A. Hydr.
5172

A. Hydr.

517 k

Eisenbahnen

DIE OESTERREICHISCHEN

EISENBAHNEN

UND DIE

DAMPF-SCHIFFAHRT

MIT BEZUG AUF DEN WELTHANDEL.

EISENBAHNEN

DER OESTERREICHISCHEN

DIE OESTERREICHISCHEN

EISENBAHNEN

UND DIE

DAMPF-SCHIFFAHRT

MIT BEZUG AUF DEN WELTHANDEL.

MIT EINER KARTE.

LEIPZIG,
ARNOLDISCHE BUCHHANDLUNG.
1868.

Bayerische Staatsbibliothek München

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Der Verkehr per Eisenbahn und Dampfschiff

in Oesterreich

mit Bezug auf den Welthandel.

Die wichtigste Grundlage für einen nachhaltigen volkswirthschaftlichen Aufschwung bieten ohne Frage „Eisenbahnen und Dampfschiffahrten".

In den Kellern der Nationalbank und anderer Institute liegen gewaltige Capitalien todt. Diese lebendig zu machen für den Aufbau eines besseren Verkehrswesens in Oesterreich, für den rascheren Ausbau von Eisenbahnen, für den Bau von See- und Flussdampfern, für den österreichischen Handel zu Wasser und zu Land, das ist der Zweck der nachfolgenden Zeilen.

Grosse Industrie-Staaten und handeltreibende Nationen haben sich schon seit langer Zeit der Dampfkraft bemächtiget und dieselbe als Verkehrsmittel zur See und zu Land hoch ausgebildet.

Oesterreich ist leider in Folge seiner Kanzleiwirthschaft durch Jahrzehnte zurückgeblieben.

Der verfehlte, theuere Eisenbahn-Verkehr und der schwache, unentwickelte Dampfschiffahrts-Verkehr liefern das düstere Bild seiner traurigen Staatswirthschaft.

Oesterreich inmitten der hohen Cultur Europa's, huldigt zwar fremden Systemen, aber ohne practischendgültige Nutzanwendung auf seine höchst eigenthümlichen geografischen, politischen und volkswirthschaftlichen Verhältnisse.

Die neuesten mit England, Frankreich, Italien, Belgien, Holland und anderen Staaten abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Verträge haben Oesterreich aus seiner Isolirtheit wohl glücklich herausgewunden, es ist endlich activ eingetreten in die grosse europäische Arena der handeltreibenden Völker, ein Schritt nach Vorwärts ist gethan, eine neue Handelspolitik ist inaugurirt, damit aber ist dem Nothwendigen das Nöthigste in so lange nicht geschaffen, als eben nicht auch ein leitender Gedanke die freiere Thätigkeit unterstützt.

Das Reich gab sich der Hoffnung hin, die Regierung, resp. das Handels-Ministerium werde trotz aller Hindernisse nicht auf halbem Wege stehen bleiben und die ihm zu Gebote stehenden überreichen Elemente und Mittel eben so rapid als umsichtig und energisch zur Hebung seines nationalöconomischen Wohlstandes und zur Hebung seiner inneren Verkehrsthätigkeit benützen.

Allein es geschah gar Nichts. — Dass ein Theil der österreichischen Iudustriellen gegen die neue Handelspolitik eine gewisse Scheu, ja Furcht zur Schau trägt, im Glauben dass dadurch der Markt und die Production völlig erstickt und erdrückt werde, ist bedauerlich, aber diese Furcht ist ganz unbegründet, denn der ausländische Concurrent wird vielleicht viel hereinbringen, aber nicht viel anbringen, also den Handel auch nicht umbringen.

Was Oesterreich schadet, ist nicht die sündfluthartige Einfuhr, wohl aber die nicht sündfluthartige Ausfuhr und der durch einen überhohen Eisenbahn-Tarif gefesselte Verkehr, und die Furcht der österreichischen Industriellen für ihre Produktion, wird in dem hohen Frachtsatz der österreichischen Eisenbahnen, in der verfehlten Anlage derselben und in dem Mangel an Schienenstrassen überhaupt mit weit mehr Recht ihre Rechtfertigung suchen und finden, als in der neuen Handelspolitik.

Die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt, beide sind in ihren Anlagen theils ganz unbeachtet, theils verfehlt, theils vernachlässigt und in ihrem Betrieb, durch ihr Monopol dem Handel nicht allein ungünstig, sondern geradezu verderblich.

Fieberhaft durchzittert diese süsse Erbschaft aus der Blüthezeit bureaukratischer Obervormundschaft die Handelsthätigkeit der Völker Oesterreichs.

Der gewerb- und industriereiche Westen nicht minder, wie der ganze produktenreiche Osten seufzen nach einem raschen und wohlfeilen Verkehr.

Hier also vor Allem war es an der Regierung, gleich nach Abschluss des ersten internationalen Vertrages die ersten Hebel zu einer neuen energischen und radikalen Besserung anzusetzen und unter der Aegide des constitutionellen Systems die Grundsäulen der faulen Volkswirthschaft, freilich nicht ganz schmerzlos für einzelne Monopole und Gesellschaften, aber heilsam für das Reich vollständig niederzureissen und auszurotten; sie hatte hiezu zwei volle Jahre Zeit.

Statt dessen hat die Politik der Sistirung eben Alles sistirt und zu dem politischen Jammer auch auf volkswirthschaftlichem Gebiete den handels-politischen harmonisch beigesellt.

Oesterreich hat gegenwärtig über 900 Meilen Eisenbahnen im Betrieb und trotzdem lässt der Landverkehr, vom Seeverkehr gar nicht zu reden, für den Handel noch Alles zu wünschen übrig.

Was haben die Eisenbahnen Oesterreich bis jetzt genützt? — Man fährt etwas schneller, das ist aber auch Alles.

In handelspolitischer Beziehung haben die Eisenbahnen Oesterreich ausserordentlich wenig Nutzen gebracht, denn der eigentliche Lebensnerv einer Nation, der Handel, welcher der Industrie vortheilhafte Absatzwege nach Aussen wie nach Innen eröffnen soll, ist bis heute bei dem fast gänzlichen Mangel an handelspolitischen Eisenlinien einerseits, und bei dem gänzlichen Mangel eines handelspolitischen Tarifs geradezu unmöglich.

In volkswirthschaftlicher Beziehung war der Nutzen der Eisenbahnen für Oesterreich nur ein sehr precairer, theils wegen ihrer meist verfehlten Anlage, theils wegen ihrem sehr verzögerten und langsamen und sehr theueren Bau und schliesslich wieder wegen ihrem höchst unvolkswirthschaftlichen Tarif und

In strategischer Beziehung endlich war der Nutzen am allergeringsten, worüber es die zu seinem Schaden gemachten Erfahrungen von 1848, 1849 dann 1859 und 1866 reichlich genug belehren.

Was in Oesterreich fehlt, ist der Unterricht, die Wissenschaft.

Wir wollen nur erwähnen, dass bis 1848 das Studium der Naturwissenschaften an den Gymnasien und Hochschulen, wahrscheinlich als

höchst staatsgefährlich, verboten war. Aber selbst seit 1848 haben Unterricht und Wissenschaft unter der traurigen Herrschaft der politischen Verhältnisse nur sehr wenig gewonnen.

Gleichwohl hätte die Regierung ungeachtet aller hemmenden Einflüsse, bei etwas mehr Ernst, unbeirrt und vortheilhafter die üblen Wirkungen derselben doch wenigstens in Bezug auf das materielle Leben der Völker, das heisst in Bezug auf die höhere Volkswirthschaft hinreichend paralysiren können, wenn sie in den Realschulen, Gymnasien, Universitäten und polytechnischen Anstalten wenigstens für die Cultur der naturwissenschaftlichen und geografischen Studien mehr Sorge getragen hätte.

So würden z. B.

gute Waldkarten	für die Cultur und Pflege des Waldes,
gute „Landwirthschafts"-Karten	für die Cultur und Pflege des Ackerbaues und der Viehzucht,
gute „Industrie"-Karten . .	für die Cultur und Pflege der Industrie,
gute „geologische und geognostische" Karten . . .	für die Cultur und Pflege des Bergbaues im Allgemeinen,
gute „Berg- und Hütten"-Karten	für die Cultur und Pflege des Bergbaues, speciell für Eisen und Steinkohle, dann für Edelmetalle,
gute „topografische" Karten	für die Ortskenntniss einzelner Kronländer und Kreise,
gute „Terrain"-Karten . .	für technische und strategische Studien, für Studien des Strassenbaues und der Eisenbahnen,

gute „Fluss- und Landsee“-
Karten . . . . . für die Regulirung der Flüsse, ihre Beschiffung und Verbindung durch Canäle, d. h. für ein volkswirthschaftliches Canalsystem, zur Förderung der Dampfschiffahrt und anderer volkswirthschaftlicher Zwecke, Bewässerung und Inundirung landwirthschaftlicher Theile u. s. w. endlich

gute „See“-Karten . . . . für einen guten Seeverkehr u. s. w.,

d. h. es würden alle diese und andere ähnliche Arbeiten und Bestrebungen den besten Anhaltspunkt geben für eine richtige Steuer-Regulirung, — für eine richtige volkswirthschaftliche oder handelspolitische und strategische Anlage der Eisenbahnen, — für ein richtiges Strassen- und Canalnetz, — für eine gute Flussregulirung, — für eine richtige Anlage von Fabriks- und Industrie-Etablissements, — für eine verbesserte und mehr rationelle Landwirthschaft u. s. f., — und endlich für einen guten See- und Weltverkehr.

Mit diesen Studien und Hilfsmitteln der Wissenschaft hätte man dem Handel und Verkehr, dem Eisenbahnbau und der Dampfschiffahrt, dem Ackerbau und der Viehzucht, dem Bergbau, der Industrie, dem Gewerbe und Fabricat, mit einem Worte der gesammten Volkswirthschaft, dem Staate weit mehr genützt, als durch das einseitige und höchst pedantische Studium der alten Klassiker und sonst concordatlicher Schul-nicht-Weisheit.

Durch obige und ähnliche Studien wären die Anschauungen der ersten Eisenbahn-Techniker und Coryphäen für die Anlage und den Bau der Eisenbahnen auch wesentlich andere und die heutigen Uebelstände wären kaum vorhanden.

Oesterreich hat zwar Eisenbahnen, aber nur Bruchtheile von handelspolitischen, volkswirthschaftlichen und strategischen Bahnen, und es konnte diess auch nicht anders sein, weil ihm eben bisher der leitende Gedanke, das Princip hiezu gefehlt hat.

Die Grundsätze mit denen man sich vor Allem vertraut machen muss, um Eisenbahnen handelspolitisch, volkswirthschaftlich und strategisch in einem neuen Eisenbahngesetz gerecht zu werden, sind:

a) dass man dem Welthandel die möglichst kürzeste d. h. handelspolitische Linie zieht,

b) dass man, um der Volkswirthschaft Genüge zu leisten, der Production, der Industrie gegenseitige und zahlreiche Verbindungen mit handelspolitischen Linien (Bahnen) schaffet, und endlich

c) dass man in strategischer Beziehung der Armee rasche, concentrische Wirkung sicherstellt und Nachschub und Verpflegung ermöglichet.

Das wäre das A-B-C, nach welchem eine festbegründete Staatswirthschaft das Eisenbahnnetz und den Seeverkehr im Principe längst hätte feststellen müssen.

A. Handelspolitische Linien.

Den Begriff einer handelspolitischen Eisenbahn normirt die geografische Lage.

Handelspolitisch im Sinne des Welthandels ist der Zug von Meer zu Meer, von Welttheil zu Welttheil.

Handelspolitische Bahnen im europäischen Sinne sind:

1) Verkehrslinien von der Nord- und Ostsee zum mittelländischen Meer und zur Adria; wie:

Hamburg — Regensburg — Triest (Adria-Häfen)

Stettin — Wien — Fiume (Adria-Häfen)

Ostende — Bremen — Hamburg — Constantinopel u. a. m.

2) ferner die Verkehrslinien: vom atlantischen Meer und von der Nordsee zum schwarzen Meer, wie z. B.:

Ostende — Bremen — Hamburg — Galacz

Paris — Odessa, Paris — Galacz u. s. w.

3) endlich die Verkehrslinien von Welttheil zum Welttheil, als: von der Schweiz resp. Bodensee nach Moskau und das asiatische Russland u. s. w.

Eisenbahnen, welche in dieser Richtung alle Haupthandels- und Verkehrspunkte des Continents in ihre Verkehrslinien aufnehmen, sind handelspolitische Bahnen im europäischen Sinne.

Handelspolitische Bahnen eines Staates oder Reiches dagegen sind im Allgemeinen alle jene Bahnen, welche den Handel resp. den Export und Import über die Grenzen des Reiches begünstigen und vermitteln, im engeren Sinne daher alle jene Bahnen, welche den Hauptcentralpunkt des Handels und des Verkehrs eines Staates, gewöhnlich die Reichshauptstadt,

mit den vorzüglichsten Haupt- und Handelsverkehrspunkten im Innern und ihren Hauptgrenzverkehrspunkten nach dem Auslande direkte verbinden, und den europäischen Welthandel also vermitteln.

Der Centralpunkt des Welthandels eines Staates muss darum nicht nothwendig in der Mitte des Landes selbst liegen: London, Paris, St. Petersburg, Amsterdam, Rotterdam u. a. haben ihren Schwerpunkt am Meere oder in der Nähe des Meeres.

Anders sind die Verhältnisse in England, anders in Frankreich, wieder anders in Russland, in Holland, in Belgien u. s. f., überall aber haben sich die Eisenbahnen diesen Verhältnissen entsprechend geografisch entwickelt.

In England sehen wir die brittischen Inseln von einem Meeresarm der einschliessenden Meere zum andern von scheinbar in wilder Unordnung auslaufenden, aber darum nichts desto weniger handelspolitischen und volkswirthschaftlichen Eisenlinien überzogen, die aber endlich alle in Südost der Insel d. i. in London ihren Einigungs- oder Mittelpunkt finden.

Frankreich vereinigt seine Eisenlinien im Nordwesten des Kaiserthums, wo in Paris alle Schienenwege vom atlantischen und mittelländischen Meer und vom europäischen Festland zusammenlaufen.

Russland zieht die Dampfverkehrslinien seines ungeheuren Reiches nach dem finnischen Meerbusen.

Holland concentrirt seinen Handel in Amsterdam und Rotterdam, nur in Belgien ist Brüssel im Mittelpunkt des Landes zugleich auch der Mittelpunkt seines Eisenbahn- und Handelsverkehrs.

Ganz anders dagegen liegen die geografischen und politischen Verhältnisse für den österreichischen Welthandel.

Oesterreich, das Herz Europa's, ringsum in's grosse europäische Festland eingekeilt, hat nur an seinem äussersten südlichen Ende einen schmalen Streifen Meer.

Seine Längenmitte dagegen durchzieht 180 Meilen lang von West nach Ost der grösste europäische Strom, welcher am Ende seines östlichen Laufes bei Galacz in's schwarze Meer mündet.

An dieser europäischen Haupthandels- und Pulsader liegt Wien, der Haupt- und Centralpunkt des österreichischen Handels und Verkehrs, aber nicht geografisch glücklich genug, wie London, Paris, Brüssel, St.

Petersburg, ja selbst nicht einmal wie Berlin, denn Berlin ist von der Ostsee resp. Stettin 18 Meilen d. i $3^1/_2$ Eisenbahnstunden entfernt, — als dass es wie jene grossen Centralpunkte alle Handelslinien des Kaiserreichs unbedingt an sich ziehen und von hier aus dem Welthandel seine weitere Bewegung vorzeichnen könnte.

Soll und muss diess gleichwohl geschehen, so sind die Bedingungen eben andere.

Seiner geografischen Lage nach ist Oesterreich nur an einem einzigen Punkte unabhängig für eine freie Handelsbewegung, und dieser Punkt ist die schmale, an Cultur und Producten arme, aber für den österreichischen Welthandel äusserst wichtige und an vortrefflichen Seehäfen reiche Seeküste an der Adria.

Die grosse Wasserader der Donau dagegen steht zwar seit 1856 unter dem europäischen Völkerrecht, aber Oesterreich ist nicht Herr der Donau Mündungen, kann also dort kein zweites Hamburg gründen, d. h. es kann seinen Welthandel nicht unmittelbar, sondern nur mittelbar nach dem schwarzen Meere leiten.

Oesterreich muss also die europäisch-handelspolitischen Wege einerseits directe nach den adriatischen Häfen, andererseits zu den Donau-Mündungen ziehen, und auf diese Weise seine specifisch österreichischen Handelswege mit den europäischen in Verbindung bringen.

Die Anlage dieser Eisenlinien wird je nach der geografischen Lage des Kaiserreichs nicht immer directe nach Wien führen, sondern je nach der Lage der Verhältnisse dem Gesetze der Schwere d. h. dem Gesetz einer richtigen Handelspolitik folgend, bald grössere, bald kleinere Reichs-Segmente (Reichs-Abschnitte) bilden, welche dann erst wieder mit dem gemeinsamen Schwerpunkt des Reiches, Wien, verbunden, dort als specifisch österreichisch-handelspolitische Bahnen ihren Ruhepunkt finden.

Auf diese Weise wird sich ein Bund strahlenförmig hereinfallender Eisenlinien in Wien sammeln, ohne die Bedingungen einer gesunden Handelspolitik zu verlieren und noch weniger zu verletzen.

Dem natürlichen Zuge des österreichischen Handels nach Osten folgend, sind zunächst die Bahnen zur Adria und dann jene zum schwarzen Meer das Alpha und Omega einer gesunden österreichischen Handelspolitik.

Die europäischen Handelsinteressen, wie die geografischen Verhältnisse ziehen den österreichischen Welthandel nach den adriatischen Häfen.

Dorthin müssen zuerst seine Eisenbahnen führen. Dort liegt der Ausgangspunkt seines Weltverkehrs.

Der Rückschlag desselben auf die Hinterlande bleibt um so weniger aus, als Oesterreich damit handelspolitisch klug, einmal den Aufschwung seiner Häfen und seiner Handelsschiffahrt durch den ausländischen Handelsgeist fördert, und andererseits seine für den Welthandel noch immer nicht hinreichend ausgebildete Industrie ermuntert, und derselben den nöthigen Spielraum zur völligen Entwicklung sichert.

Die handelspolitischen Bahnen zur Adria sind folgende:

Handelspolitische Bahnen
zur
ADRIA
(blau).

Von der Elbe, Nord- und Ostsee.

Hamburg
(Lübeck, Wismar, Rostock)
Büchen
Hagenow
Wittenberge
Magdeburg

Bremen
Hannover
Lehrte
Magdeburg

Halle
Leipzig

Stettin
Berlin
Wittenberg
Bitterfeld
Leipzig

Werdau
Reichenbach
Falkenstein
Oelsnitz

Franzensbad } österreich. Grenze.
Eger }

Schwandorf
Regensburg
fehlt: Geiselhöring
fehlt: **Braunau**
(österr. Gr.)

1.

Braunau
Salzburg
Villach
Triest
fehlt.
(Adriahäfen.)

Die handelspolitische Linie Hamburg - Braunau - Triest bildet ein Reichs - Segment und vermittelt den grossen europäischen Handelsverkehr aus den vorzüglichsten Häfen der Elbe, Nord- und Ostsee, nämlich von Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Bremen und Stettin mit dem gemeinschaftlichen Brennpunkt Leipzig directe nach Triest und den Adriahäfen. (Siehe Adriabahn.)

Die directe Verbindung zwischen Regensburg und Triest fehlt und ist davon gegenwärtig nur die Bahn von Regensburg nach Geiselhöring in Betrieb.

Hamburg
(Bremen) (Lübeck)
Stettin — Magdeburg
Berlin — Halle
Jüterbogk — **Leipzig**
Riesa — Meerane
Dresden — Zwickau
Bodenbach — **Schwarzenberg**
(österr. Gr.) (österr. Gr.)

2.

Bodenbach
Aussig
Kralup
Prag

fehlt: **Prag**, Königsaal, Tabor, Budweis

Elisab.-Bahn: Budweis, **Linz**

fehlt: Linz, Steyer, Lietzen

im Bau: Lietzen, Rottenmann

fehlt: Rottenmann, Unzmarkt

Rud.-B. im Bau: Unzmark, Friesach, St. Veit, Klagenfurt

fehlt: **Klagenfurt**, Laibach, **Fiume**

3.

fehlt: **Schwarzenberg**, Weipert, Kaaden, Saaz, Schlan, Prag

Die Linie Stettin-Bodenbach-Linz-Fiume bildet ein Reichs-Segment und steht in directer Correspondenz mit der Linie Hamburg-Schwarzenberg-Prag

Gegnwärtig wirde dieselbe von Prag aus durch die Franz-Josefs-, durch die Elisabeth- und die Kronprinz Rudolfs-Bahn in ganz abweichender Form gebildet. (S. S. 37 und 38.)

In gleicher Weise ist auch die neu concessionirte Correspondenz-Linie Prag-Weipert-Annaberg-Chemnitz in keiner Weise eine handelspolitische Linie, denn sie bildet weder hinreichende Concurrenz mit der Linie Stettin-Bodenbach-Prag, ist auch länger als diese, noch vermittelt sie einen directen europäischen Handelsverkehr.

Anmerkung. (Die fehlenden Linien erscheinen auf der Karte in Gold.)

Handelspolitische Bahnen

zur

ADRIA.

Von der Ostsee.

fehlt.	**Stettin**	**Danzig**	**Danzig**
	Küstrin	(Königsberg)	(Königsberg)
	Frankfurt a.O.	fehlt. **Bromberg**	↓
	Görlitz	**Posen**	Bromberg
	Löbau	Breslau	Posen
	Zittau		**Breslau**
	(österr. Gr.)	im Bau. **Breslau**	Oppeln
	Reichenberg	Glatz	Ratibor
		Mittelwalde	Oderberg
		(österr. Gr.)	(österr. Gr.)

4.	5.	6.	7.
Reichenberg	fehlt. **Mittelwalde**	**Oderberg**	**Szczakova**
Turnau	Wigstadtl	Prerau	Trzebinia
Kolin	Trübau	Lundenbg.	Oswiečim
Iglau	Trübau	Gänserdf.	Oderberg
Znaim	Brünn	Floridsdf.	Prerau
Wien	**Wien**	**Wien**	**Wien**

Alle diese Linien correspondiren mit der Wien-Adriabahn, u z.

Wien	**Wien**	**Wien**	
Graz	Graz	Graz	
Steinbrück	Laibach	**St. Peter**	10.
			Wien
8.		9.	Graz
fehlt. **Steinbrück**	fehlt. Laibach	fehlt. St. Peter	Laibach
Zengg	**Fiume**	**Pola** (Istrien)	**Triest**

Die Linie (4) Reichenberg-Kolin-Wien ist der directe handelspolitische Verkehrsweg von der Ostsee zu den Adriahäfen.

Die gegenwärtige Linie Reichenberg-Pardubitz ist handelspolitisch ganz verfehlt. (S. S. 28 und 44.)

Die directe Verbindung zwischen Stettin und Küstrin fehlt, daher gegenwärtig der Umweg über Berlin nach Frankfurt a. O.

Eben so fehlen die Linien Turnau-Wien, Steinbrück-Zengg, St. Peter-Istrien.

Ad 5 fehlt die directe Verbindung zwischen Bromberg und Posen, daher der Umweg über Kreutz.

Die Linie Breslau-Glatz-Wigstadtl-Trübau verbindet die Ostseehäfen Danzig und Königsberg direct mit Wien. Der von Preussen stipulirte Umweg über Wildenschwert ist weder handelspolitisch noch strategisch gerechtfertigt. (S. S. 65.)

Diese Linie ist sowohl für Preussen, wie für Oesterreich von ungemeiner handelspolitischer Wichtigkeit und wird vielleicht in der nächsten Zukunft schon die Linie Breslau-Oderberg total paralysiren.

Handelspolitische Bahnen

zur

ADRIA.

(gold).

Von Russland.

Moskau
Kiew
Brody
(österr. Gr.)

11.

Brody
Kalousz
Huszt
Szathmár
Gr.-Wardein
Arád
Temesvár
Semlin
(österr. Gr.)
Belgrad

13.

Serajewo
Mostar
(österr. Gr.)

Ragusa

12.

Arád
Kikinda
Zombor
Esseg
Essegg
Xupanje
(österr. Gr.)
Zwornik

Zwornik
Serajewo
Livno
(österr. Gr.)

Spalato

Von der Donau.

14.

Essegg
Brood
(österr. Gr.)
Banjaluka
(österr. Gr.)
Zara
(Adriahäfen)

15.

Essegg
Sissek
Zengg
(Adriahäfen)

16.

Essegg
Sissek
Carlstadt
Fiume
(Adriahäfen)

Die Bahn von Moskau nach Spalato bildet das westliche Reichs-Segment und die Bedeutung derselben bedarf keines Commentars.

Von und nach den vorzüglichsten österreichischen Seehäfen auslaufend, darunter der Hafen von Spalato der weitaus wichtigste, eröffnet dieselbe dem österreichischen Handel alle Schleussen des regsten Weltverkehrs.

Sie durchschneidet den ganzen östlichen Continent Europa's, durchzieht, aus dem Innersten des russischen Reiches kommend, ganz Ost-Galizien, ganz Nieder-Ungarn, türk. Croatien, Bosnien, Serbien und die Herzegowina in den fruchtbarsten Theilen und führt die reichen Naturproducte aller dieser Länder dem österreichischen Meere zu.

Alle diese Linien correspondiren mit der grossen, das ganze Littorale durchziehenden

Adriabahn

(gold).

zwischen

17.

Triest-Istrien

Triest
Castel-nuovo
Umago
Parenzo
Rovigno
Fasana
Pola

und

18.

Triest-Dalmatien

Triest
Fiume
Zengg
Carlopago
Zara
Spalato
Ragusa
Cattaro

und eröffnen seiner bisher arg bedrohten und ganz gelähmten Industrie alle Quellen einer lebendigen und freudigen Entwicklung. Möchte dies bald, recht bald geschehen.

Handelspolitische Bahnen

nach

CONSTANTINOPEL

(blau).

19.

Fr.-Jos.-Bahn im Bau.
- **Eger**
- Pilsen
- Budweis
- Horn
- Tuln
- **Wien**

Wien
W. Neustadt
Oedenburg
Kaniscza
Kottori
Barcs

fehlt.
- Barcs
- Essegg
- **Semlin**

(Belgrad)
(österr. Gr.)

im Bau.
- **Belgrad**
- Nissa
- Sofia
- Philippopel
- Adrianopel
- **Constantinopel**

20.

Wien
Raab

fehlt.
- **Raab**
- **K. Bér**
- **Stuhlweissenburg**
- **Kaloscza**
- Zombor
- Neusatz
- **Semlin**

Belgrad
(österr. Gr.)

Bodenbach
Prag

21.

fehlt.
- Prag
- Beneschau
- Iglau
- Znaim
- **Wien**

Wien
Oedenburg
Barcs

fehlt.
- Barcs
- Essegg
- **Semlin**

(österr. Gr.

Wien
Raab

Raab
Semlin
Belgrad
(österr. Gr.)

im Bau.
- Belgrad
- Nissa
- Sofia
- Philippopel
- Adrianopel
- Constantinopel

Mit diesen Linien correspondiren die Bahnen von Hamburg etc. über Leipzig nach Eger, (S. S. 15.) — ferner die Bahnen über Stettin-Görlitz-Reichenberg, — Danzig-Breslau-Glatz-Wigstadtl — Danzig-Breslau-Oderberg — und St. Petersburg-Riga-Szczakova. (S. S. 16.)

An diese Bahn schliesst sich die Correspondenz von Hamburg etc. über Leipzig und Schwarzenberg-Weipert-Prag und von Stettin über Berlin-Dresden-Bodenbach. (S. S. 15.)

Handelspolitische Bahn
aus
MITTEL-EUROPA
nach
ASIEN
(gold).

Vom Bodensee (Schweiz).

Die
BRENNERBAHN
(blau.)

Hamburg
(Lübeck, Wismar, Rostock)
↓
Bremen / **Magdeburg**
Magdeburg
↓
Leipzig
↓
Stettin
Berlin
Jüterbogk
Wittenberg
Bitterfeld
Leipzig
Werdau
Eger
Schwandorf
Regensburg
Landshut } fehlt.
Rosenheim } fehlt.
(österr. Gr.)

22.

Kufstein
Innsbruck
Brenner
Botzen
Trient
Roveredo
Avio
(österr. Gr.)
Verona
Florenz
Livorno
(Mitt. Meer.)

Diese grosse handelspolitische Linie par excellence ist bis auf die Strecke Landshut-Rosenheim gänzlich ausgebaut und im Betrieb.

Sie ist das westlichste Reichs-Segment. Ihre europäische, sowie speciell ihre specifisch österreichische Wichtigkeit bedarf keines weiteren Commentars.

23.

Bregenz
Landeck
Zirl
Innsbruck
Mittersill } fehlt.
Taxenbach } fehlt.
St. Johann } fehlt.
Rottenmann } fehlt.
Hieflau } fehlt.
Hainfeld } fehlt.
Wien
Pressburg } fehlt.
Tyrnau } fehlt.
Kremnitz } fehlt.
Neusohl } fehlt.
Eperies } fehlt.
Sambor } fehlt.
im Bau: **Lemberg**, **Brody**
(österr. Gr.)
Radziwilow } fehlt.
Kiew } fehlt.
Orel } fehlt.
Moskau
Wladimir
im Bau: N. Nowgorod, **Kasan**
(Asien)

Diese Linie schneidet das Kaiserreich diametral, eröffnet das schöne Ob.-Innthal, einen Theil von Tyrol und der industriellen Steyermark bis Wien dem Weltverkehr; geht von Wien über die ungarischen Bergstädte durch ganz Ob.-Ungarn nach Galizien über Lemberg und Brody nach Moskau, Kasan und weiter nach Asien.

Handelspolitische Bahnen
zum
SCHWARZEN MEER
(schwarz).

Nach Galacz.

Vom atlant. Meer.

Paris
(St. Nazaire) (Brest)
↓
fehlt. Strassburg, Ulm
Augsburg
München, Braunau } im Bau.
(österr. Gr.)

24.

Braunau, Ried } im Bau.
Wels
Linz
Wien

im Bau. Wien, Gr. Enzersdorf, Marchegg
Pressburg
Pest
↓
Szolnok
fehlt. Gr.-Wardein, Klausenburg, **Kronstadt**
(österr. Gr.)
fehlt. **Kronstadt**, Buzeo, Ibraila, **Galacz**

Die directe Verbindung von Strassburg mit Ulm fehlt, daher der Umweg über Stuttgart.

Ebenso fehlt die directe Verbindung am rechten Donau-Ufer von Raab mit Ofen-Pest, daher der Umweg über Stuhlweissenburg.

Die Linie Gr.-Wardein-Galacz ist noch immer Project.

25.

Wien
Raab
fehlt. Raab, N. Igmánd, **Ofen-Pest**

Von der Nordsee.

London
Dover
↓
Ostende
Lüttich
fehlt. Verviers, Coblenz
↓
Frankfurt a.M.
Aschaffenburg
Würzburg
fehlt. Nürnberg, Regensburg
Straubing
Passau
(österr. Gr.)

Amsterdam
(Rotterdam)
Utrecht
Emmerich
Düsseldorf
Cöln
Coblenz

26.

Passau
Ried
Wels
Linz
Wien

im Anschluss und Correspondenz an die Linien (24) u. (25) Paris-Galacz, Wien-Galacz.

Die directen Linien zwischen Verviers und Coblenz und Nürnberg und Regensburg fehlen, daher die Umwege über Aachen und Cöln, und von Nürnberg über Amberg.

Der Umweg über Amberg ist ausserdem ganz besonders incorrect, weil derselbe in die ganz entgegengesetzte handelspolitische Linie von Hamburg nach Regensburg ablenkt und somit den eigentlich handelspolitischen Character der Bahn nach Galacz total verändert und auf diese Weise gegen das oberste Princip der Eisenbahn-Strategie verstösst, nämlich: „handelspolitische Linien dürfen nie in andere handelspolitische Bahnen ablenken, sondern dieselben nur einfach schneiden.“

Handelspolitische Bahnen

zum

SCHWARZEN MEER

(schwarz).

Nach Galacz.

Von der Schweiz

(Bodensee).

27.

fehlt. **Bregenz**
fehlt. Feldkirch
fehlt. Brixen
Villach
Klagenfurt
fehlt. Marburg
fehlt. Pettau
Kottori
fehlt. Kaposvár
fehlt. Szegszárd
fehlt. Szegedin
Árád
fehlt. Karlsburg
fehlt. **Kronstadt**
(österr. Gr.)
fehlt. Kronstadt
fehlt. Buzeo
fehlt. Ibraila
Galacz

Diese Bahn durchschneidet Oesterreich von West nach Ost.

Diese Linie ist nur theilweise ausgebaut und in ihrem fertigen Theil ganz incorrect und verfehlt.

Die directe Verbindung von Marburg mit Pettau fehlt und der Umweg über Pragerhof verstösst gegen das handelspolitische Princip, weil sie, anstatt die Linie Wien-Triest in Marburg einfach zu schneiden, dort nach Pragerhof, u. z. ganz ohne Nutz und Zweck ablenkt und dadurch den directen Verkehr unterbricht und stört.

Nach Odessa.

28.

Krakau
Lemberg
Czernowitz
(österr. Gr.)
Czernowitz
fehlt. Botuschani
fehlt. **Jassy**
fehlt. Kischeneff
Bender
Odessa

Der österreichische Theil dieser Linie ist bereits vollständig ausgebaut und im Betrieb.

Russland baut gegenwärtig über Bender gegen Czernowitz.

Handelspolitische Bahnen

zum

SCHWARZEN MEER

(schwarz).

Nach Odessa.

29.

- **Pest**
- Debreczin
- Szathmár
- Szigeth
- Kimpolung
- **Kornolungi**

fehlt.

(österr. Gr.)

- **Kornolungi**
- Jassy
- Kischeneff

fehlt.

- Bender
- **Odessa**

Diese Linie correspondirt bis Wien und Pest mit den Linien Paris-Pest-Galacz und London-Galacz. (S. S. 20.)

- **Breslau**
- Oderberg

(österr. Gr.)

30.

- **Oderberg**
- Jablunka
- Sillein

im Bau.

- **Kaschau**
- Unghvár
- Munkács
- Szigeth
- Kimpolung
- **Kornolungi**

fehlt.

(österr. Gr.)

- Kornolungi
- Jassy

fehlt.

- **Odessa**

Europäische Ueberland-Post.

London
Dover
Ostende
Lüttich
Verviers
Coblenz
Frankfurt a. M.
Aschaffenburg
Würzburg
Nürnberg
Regensburg
Geiselhöring
Braunau
(österr. Gr.)
Salzburg
Villach
Triest
Spalato
Cattaro
Corfu
Alexandrien
Suez
Ost-Indien
China
u. s. w.

Die europäische Ueberlandpost von London über Ostende und Triest nach Ost-Indien, China u. w. s. wurde schon $18^{46}/_{47}$ durch Waghorn angeregt und in allen möglichen Richtungen durch Deutschland verfolgt. Nach dem vorliegenden Entwurf dürfte sich diese Route als die kürzeste empfehlen.

Weltgürtelbahn.

Am Schlusse der Reihe der wichtigsten europäisch-handelspolitischen Bahnen, soweit sie nämlich Oesterreich berühren, sei noch erwähnt, dass durch ein merkwürdiges Zusammentreffen sich unter dem 50. Breitegrad zwischen dem asiatischen Russland, Europa und Nord-Amerika eine Reihe von Bahnen entwickeln, welche früher oder später in cosmischen Zusammenhang gebracht, eine Weltgürtelbahn bilden dürften.

Nach dem vorliegenden Entwurf würde ein Netz von Eisenbahnen entfaltet, welches bei voller Rücksicht die theils im Bau, theils in Betrieb stehenden Bahnen nicht allein allen Bedingungen des Welthandels entspricht, sondern auch die vorzüglichsten Quellen für die Entwicklung desselben durch eine gesunde Volkswirthschaft erschliesst.

Um nur Ein Beispiel zu geben, welchen Nachtheil Oesterreich durch den Mangel wirklich handelspolitischer Bahnen leidet, so bezieht heute die industrielle Schweiz ihren Eisenbedarf aus Belgien, während sie ohne Frage bei einer directen Verbindung mit Oesterreich das weit bessere kärntnerische Eisen über Villach benützen würde.

Anlage.

Was nun die Anlage handelspolitischer Bahnen betrifft, so sollen diese ihrem innersten Wesen nach immer die kürzeste Verbindung aller Hauptverkehrspunkte sein, natürlich, dass diese, je nach den verschiedenen Terrainverhältnissen, theils nach den industriellen, gewerblichen und landwirthschaftlichen Anforderungen mehr oder weniger eine Abänderung erleiden. Gleichwohl dürfen sie, wenn sie ihrem handelspolitischen Zweck entsprechen sollen, durchaus nicht von der geraden Richtung bedeutend abweichen, am allerwenigsten aber durch andere Haupt- und Nebenbahnen in ihrer naturgemässen Richtung, wenn auch nur kurz abgelenkt werden.

Es ist eben Mangel an handelspolitischem Verständniss, wo dieser Grundsatz nicht befolgt wird.

Ein solcher Fall ist leider die Bahn Villach—Marburg—Kanisza. Hier findet, und zwar ohne alle Begründung und zum grossen Nachtheil des ganzen Verkehrs, eine Ablenkung von Marburg nach Pragerhof (ursprünglich war Pöltschach beantragt) statt.

In neuester Zeit wiederholt sich derselbe Fehler in der Linie Wildenschwert-Glatz. Die Ablenkung Trübau-Wildenschwert ist ein Beweis mehr, dass man noch immer nichts gelernt und nichts vergessen hat, dass noch immer die alten Ansichten und Gewohnheiten massgebend und herrschend sind und dass von Allem und in Allem jedes handelspolitische Verständniss mangelt.

Eine Vergleichung des vorliegenden Prinzipes mit den bestehenden Eisenbahnen zeigt, dass keine dieser 30 handelspolitischen Linien die ge-

genwärtige Eisenbahn Wien-Brünn-Prag berührt. Und in der That entspricht diese Eisenbahn-Route auch nicht im geringsten den an sie gestellten handelspolitischen Anforderungen.

Die Bahn Wien-Bodenbach hat eine ganz andere geografische und handelspolitische Richtung, als die Bahn Wien-Oderberg und musste aus dieser Ursache ganz unabhängig von der K.F. Nordbahn, u. z. directe von Wien über Znaim, Iglau und Beneschau mit Prag verbunden werden.

Die directe Verbindung Wien-Znaim-Iglau-Beneschau-Prag ist nicht nur um $14^1/_2$ Meile kürzer, sie entspricht auch mehr den volkswirthschaftlichen Interessen, als die Bahn Wien-Trübau-Prag:—ist schliesslich handelspolitisch richtig.

Von Iglau konnten dann zwei Abästungen, die eine über Beneschau nach Prag und Bodenbach, die andere über Kolin nach Reichenberg führen. Dadurch wären von vorne herein zwei unabhängige Linien mit dem Centrum Wien geschaffen worden.

Die gegenwärtige Bahn über Brünn nach Prag hat also in Wahrheit und in der That die Wichtigkeit nicht, die man ihr beilegt, oder von ihr erwartet.

Aus dieser Ursache ist und zwar mit Recht die Verbindung von Prag mit Brünn und Olmütz eine handelspolitisch verfehlte, und es war überhaupt eine ganz eigenthümliche Eisenbahn-Politik, die Hauptbahn nach Prag an zwei Flügel der K. F. Nordbahn zu klammern und dadurch die Verbindung mit der Hauptstadt Böhmens zu einer Seitenbahn der Nordbahn zu degradiren.

Doch daran nicht genug, musste zum Ueberfluss und um überdiess der ganzen genialen Misère gleichsam die Krone aufzusetzen, die südöstliche Staatsbahn von Pest nach Wien, ehemals ungarische Centralbahn, auch noch an die K. F. Nordbahn gebunden werden.

Daraus entstand jene unheimliche Ehe privilegirter Eisenbahnen, jenes Ungeheuer, welches statt den Handel Oesterreichs zu fördern, denselben durch gegenseitige Rivalität hemmt und aufreibt.

Dass die Verkehrslinien so ganz heterogener Bahnen wie Wien-Oderberg, Wien-Brünn-Bodenbach, Wien-Pest, in einem einzigen gemeinschaftlichen Bahnhof zusammenlaufen, für eine solche Anomalie dürfte sich kaum ein zweites Beispiel finden.

Drei Bahnen von so ganz entgegengesetzten handelspolitischen Richtungen und Interessen so gewaltsam in einander zu verquicken, war gewiss kein Zeichen einer höheren Erkenntniss und Leitung.

Bei nur einigem Verständniss eines rationellen Verkehrs, musste die damalige Direction der Staatsbahnen in ihrem selbsteigensten Interesse und als diejenige Gewalt, welche dazu berufen ward, die volkswirthschaftlichen Interessen des Staates zu hüten und zu fördern, und den zu weit treibenden Egoismus der Privatunternehmungen zu paralysiren, sich ihre eigenen selbstständigen Bahnhöfe für die Linien nach Nord und Süd und Ost in Wien schaffen, um so mehr, als die Linie Wien-Pest aufgehört hatte, eine specifisch ungarische Bahn zu sein und damit eine handelspolitische Linie des Kaiserreichs würde.

Dadurch wäre vielen Uebeln und Unzukömmlichkeiten im Verkehr, und vielem Streit und Hader vorgebeugt worden. So besteht z. B. zwischen Olmütz und Prag, aus lauter Rivalität zwischen Nordbahn und Staats-Eisenbahn-Gesellschaft noch immer kein directer Verkehr. Die Züge müssen in Olmütz $4^3/_4$ bis 5 Stunden warten, ehe sie nach Trübau und weiter verkehren.

Eben so wenig, wie die Bahn Wien-Brünn-Bodenbach, steht die Linie Wien-Triest im Contact mit dem europäischen Handelsverkehr.

Unter zahllosen Windungen und Terrainschwierigkeiten und Hindernissen aller Art, vollzieht sie schlangenartig ihren holperigen und trägen Lauf, um der so oft und vielfach mit Eclat proclamirten handelspolitischen Wichtigkeit nur einigermassen zu genügen.

Nur die rasche und unmittelbare Verbindung mit den Adriahäfen, dürfte vielleicht noch die Fehler der Anlage paralysiren und ihren Verkehr lebendiger gestalten.

Es war eben kein System, welches die damaligen Eisenbahn-Coryphäen leitete.

Francesconi verdankte seinen Ruf einigen grossartigen Strassenbauten in Oesterreich, und es ist ihm ebenso wenig, wie den beiden andern massgebenden Persönlichkeiten gelungen, sich aus den kolossalen Verhältnissen der imposanten Alpenwelt der Schweiz (Negrelli), — wie aus den vielfach verschlungenen Handelswegen Alt-Englands und den Urwäldern Nord-Amerika's (Ghega), — wohin sie auf Staatskosten geschickt

worden waren, heraus, — als in die vielgegliederten und mannigfach gruppirten und durchschnittenen Verhältnisse der österreichischen Hoch- und Tief- und Marschlande mit Klarheit und Erfolg hinein zu finden.

Sie hatten eben nichts gelernt, als die Anwendung wilder regelloser Eisenbahnlinien, — für die Auffassung grosser handelspolitischer und volkswirthschaftlicher Handels- und Verkehrswege, für die Aufnahme grosser Ideen zur Hebung des Handels in der neuen und alten Welt, für das stetige Ineinandergreifen des grossen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverkehrs zu Wasser und zu Land, hatten sie kein Auge, keinen Sinn, kein Verständniss, ihnen mangelte die höhere Weihe.

Wir sehen daher auch die österreichischen Eisenbahn-Coryphäen ihren Stolz und ihre Grösse suchen und auch finden mehr im Aufsuchen und Ueberwinden von Schwierigkeiten, als im Ausweichen und Umgehen von Hindernissen. Beweis der Triebitzer Tunnel, der Rutschboden bei Leipnik, der Semmering, der Karst u. a. m.

War das Misère der Staatsbahnen schon bedauernswerth genug, so ist die Wirthschaft nach ihrer Aufhebung geradezu eine verderbliche.

An die Stelle des verfehlten Systems der Staats-Eisenbahn-Verwaltung, tritt das System der Privatbahnen, das System der grossen Gruppen, das System ohne System.

Zunächst bilden der Verkauf der Staats-Eisenbahnen und dann die Art und Weise der Concessionen auf Grund des famosen Eisenbahngesetzes von 1854, das goldene Kalb der Eisenbahn-Matadore, Concessionäre und Bau-Unternehmer, den Glanzpunkt der neuen Aera.

Der Verkauf der nördlichen und südöstlichen Staats-Eisenbahn jenseits, und der Wien-Raaber Linie diesseits der Donau an eine französische Gesellschaft war der erste Fehler.

Was man von dieser zunächst erwartete, war eine wohlberechnete Concurrenz mit der K. F. Nordbahn.

Dies geschah nicht, vielmehr kehrte sich die bekannte Centralisationslust der Franzosen zu allernächst und zwar mit Recht, gegen die unnatürliche Verbindung der beiden Staatsbahnen mit der Nordbahn.

Dabei begingen aber die Franzosen einzig, nur von ihrer Centralisationswuth geleitet, denselben Fehler, wie die ehemalige Direction der Staatsbahnen.

Anstatt nämlich die Bahn zwischen Brünn und Prag als das anzusehen was sie wirklich ist, d. h. als eine Verbindungsbahn, und dagegen die Verbindung von Bodenbach mit Wien directe über Prag-Beneschau-Iglau-Znaim anzustreben und dadurch die Herrschaft über das ganze böhmische Bahnnetz zu gewinnen, — statt dessen haben sie nach langem Zank und Streit und Hader die nördliche Staatsbahn ebenso unnatürlich und unvolkswirthschaftlich verbunden, wie früher die Direction der Staatsbahnen.

Die neue nördliche Staatsbahn vom Raaber Bahnhof in Wien ausgehend, durchschneidet nämlich die Nordbahn bei D. Wagram, läuft dann parallel mit derselben über Mistelbach, Laa bis Tetschitz, wo sie in die Brünn-Rossitzer Bahn einmündet.

Die Linie Wien-Znaim-Iglau-Beneschau-Prag, vom Raaber Bahnhof in Wien ausgehend, wäre ohne Zweifel der Mühe und des Kampfes und Streites mit der Regierung und der K. F. Nordbahn besser werth gewesen und hätte ihrer handelspolitischen Einsicht mehr Ehre und Ruhm, und ihrer Unternehmung mehr Vortheile gebracht, als die projectirte rankenartige Wickelbahn um den Wien-Brünner Flügel.

Die handelspolitische Verbindung mit der südöstlichen Linie ergab sich nach Ueberschreitung der Donau durch eine Abzweigung von Gr. Enzersdorf nach Marchegg, wie es gegenwärtig geschieht, von selbst.

Genau denselben Fehler wie die französische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beging die Theissbahn.

Diese entbehrt bis zur Stunde jedes einheitlichen Punktes, und irrt als Anhängsel der südöstlichen Staats-Eisenbahn nach allen Richtungen Ungarns ohne jeden handelspolitischen und volkswirthschaftlichen Halt herum.

Anstatt gleich nach der neuen Gruppirung Debreczin directe mit Pest-Ofen und Wien zu verbinden und sich dadurch längs beiden Ufern der Donau (siehe Karte), zwei äusserst wichtige handelspolitische und volkswirthschaftliche Concurrenz-Bahnen gegen Odessa und Galacz hin zu schaffen, hängen ihre Linien ohne alle und jede Basis gleichsam in der Luft, und wissen nicht wohin sie sich wenden sollen.

Die Linie Reichenberg-Zittau, durch ihre geografische Lage schon zur Concurrenz berufen, anstatt gleich bei ihrer Gründung eine di-

recte Verbindung mit Wien von Reichenberg über Turnau directe nach Kolin und Iglau anzustreben und sich damit ihre handelspolitische Basis und zugleich ihre volkswirthschaftliche Unabhängigkeit durch einen niedrigen Tarif zu sichern, — verzehrt sich diese in ihrem gegenwärtigen Laufe bis Pardubitz, gleichsam zur Warnung als unwirthschaftliche Schlange am eigenen Leibe, kann nicht leben und nicht sterben und wird ihrer verfehlten Richtung kaum mehr eine handelspolitische Geltung verschaffen.

Die K. F. Nordbahn ergänzte sich ohne ihr eigenes Zuthun handelspolitisch richtig bis an die preussisch-russischen Grenzen, wusste aber diese ihre glückliche Lage durch ihren nichts weniger als handelspolitischen und volkswirthschaftlichen Tarif, und pochend auf ihr Monopol, nur zum allgemeinen Nachtheil der Production und des Handels zu verwerthen.

Die Carl Ludwigsbahn, durch ihre Lage ganz dazu berufen das Monopol der K. F. Nordbahn durch eine wohlgeleitete Concurrenz zu brechen, oder wenigstens zu paralysiren und mit aller Energie und Raschheit sich wenigstens bis Brody ihren handelspolitischen Lauf und dadurch eine erhöhte Rente zu sichern, statt dessen wirthschaftete dieselbe noch monopolitischer als selbst die Nordbahn, blieb in Lemberg unthätig stehen und liess sich in ihrer Animosität sogar die handelspolitisch wichtige Linie Lemberg-Czernowitz entgehen.

Aber auch diese letztere weiss ihre glückliche handelspolitische Lage nicht besser zu benützen und auszubeuten, als durch einen verfehlten Bau und einen dem Handel äusserst schädlichen Monopol-Tarif.

Diesseits der Donau hat die Elisabethbahn ihre ureigentlich handelspolitische Richtung über Braunau-München eben so wenig, als ihre volkswirthschaftliche Anlage durch Hereinziehen gewerbreicher Orte, wohlfeilen Bau, rationellen Betrieb und eine glückliche Concurrenz mit den übrigen Bahnen durch einen wohlfeilen Tarif zu sichern gewusst. Daher ihr ewiger Jammer und Misère und ihre schlechte Rente.

Also ist nichts sichtbar, als das System der Concurrenzlosigkeit, das System der systematischen Geldunwirthschaft, das System des Staats- und Volks-Ruins, unter der Aegide des so hoch schützenden Eisenbahngesetzes von 1854.

Sind diese Uebelstände höchst bedauerlich und beklagenswerth, so ist unter all dem Schacher mit Staatsbahnen und der am Fusse nachfol-

genden Concessionirungen neuer Bahnen, der Verkauf der Südbahn von Wien nach Triest der ominöseste.

Dieser Verkauf ist eine Calamität, ein Reichsübel, ein nationales, ein Reichs-Unglück.

Diese Gesellschaft, abgesehen von der Gefahr eine solche in strategischer Hinsicht hochwichtige Linie in die Hände von Ausländern gelegt zu haben, welche Gefahr während des Krieges von 1859 und 1866 von der Staatsverwaltung durch Vorsichtsmassregeln auch anerkannt worden ist, repräsentirt eine ungeheuere volkswirthschaftliche Macht, die um so mehr gefährlich ist, als sie volkswirthschaftlich den Interessen des Reiches, welches sie ausbeutet, stets feindlich entgegensteht und entgegen stehen wird. —

Der nächste Beweis ist das erst kürzlich im Reichsrath nachgewiesene und auch ihrerseits eingestandene, einer so grossen Gesellschaft unwürdige höchst kleinliche Auskunftsmittel um sich zu bereichern, indem sie das durch einen ohnediess überhohen und mit einem ungebührlichen Agiozuschlag beschwerten Tarifsatz bedrückte Publikum auch noch durch eine ganz ungesetzmässige und rein willkührliche Ueberschreitung dieses Tarifs verkürzt und belästigt.

Wie wenig diese Bahn die Interessen des Publikums überhaupt berücksichtigt, beweiset ausserdem ihr Betrieb.

So besteht längs der Linie Wien-Agram kein directer Verkehr.

Der Eilzug nach Agram verkehrt gar nicht und die zwei Personenzüge erleiden in Steinbrück einen Aufenthalt von 5 Stunden.

Nicht besser geht's mit der Linie Pragerhof-Kanisza-Ofen. Auch auf dieser hält der Eilzug von Wien in Pragerhof gar nicht, obwohl Pragerhof ein wichtiger Knoten und Verkehrspunkt nach Ofen ist.

Der Wienerzug 9.30 Vm. verkehrt über Pragerhof nur bis Kanisza. In Kanisza $3^3/_4$ Stdn. Aufenthalt, dann erst Weiterfahrt nach Ofen.

Die Triester Züge müssen ebenfalls 4 Stdn. in Pragerhof warten; davon verkehrt zwar der Zug 9.30 Vm. von Pragerhof bis Ofen, der Zug 10.10 Ab. dagegen von Pragerhof nur bis Kanisza, dort abermals 4 Stdn. Aufenthalt und dann erst nach Ofen; also Abendzug, 8 Stdn. Aufenthalt und Zeitversäumniss. Der Eilzug von Triest hält in Pragerhof ebenfalls nicht.

Von Wien über Oedenburg nach Kanisza geht nur der Zug 9.30 Vm., sonst gar kein Zug. Zwischen Wien und Villach verkehrt auch nur ein einziger Zug, und zwischen Villach-Marburg-Ofen ist der Verkehr geradezu ein Hohn für's reisende Publikum.

So hat der Zug

von Villach in Marburg $2^1/_2$ Stdn. Aufenthalt
„ Pragerhof 1 „ „
„ Kanisza $3^1/_2$ „ „
Zusammen 7 „ „

Man fährt also von Villach nach Ofen $80^1/_2$ Mln. volle 32 Stunden.

Von Ofen retour in Pragerhof 1 Stde. Aufenthalt
„ Marburg 2 „ „
Zusammen 3 „ „

Mit der kleinen Gratz-Köflacher Bahn, welche einer eigenen Gesellschaft gehört, besteht gar kein directer Verkehr, weder von Wien, noch von Triest, noch von Agram, noch von Ofen.

Und das nennt man Betrieb? ein Ineinandergreifen der Züge? —

Was endlich die Entwicklung volkswirthschaftlicher und handelspolitischer Interessen auf ihrem ganzen ungeheueren Bahngebiete von 261.5 Meilen, d. i. auf mehr als dem vierten Theil des ganzen österreichischen Bahnnetzes betrifft, so ist sie in ihrer ganzen angemassten autokratischen Stellung, d. h. unter dem Schutze ihrer Concessionen, welche sie sich zu verschaffen gewusst hat, und unter dem Schutze des Eisenbahngesetzes von 1854, geradezu ein Hinderniss.

Sie hat diesen Complex in wohlberechneter Speculation um einen Spottpreis an sich gebracht und missbraucht dafür ihren Beruf.

So wurde der Ausbau der Linie Nabresina-Udine und neuerlichst wieder jene der Brennerbahn unter nichtigen Vorwänden verzögert. Die Folgen dieser Verzögerung hat Oesterreich in den Jahren 1859 und 1866 fühlbar genug erfahren.

Den Bau der Linie St. Peter-Fiume und Villach-Brixen zieht sie fortwährend unter allerlei Vorwänden hinaus.

Den Bau der Linie Bruck-Leoben hinderte jahrelang das Vorrecht der Südbahn.

Nicht minder scheiterte am Vorrecht der Südbahn der Bau der croa-

tischen Bahnen von Carlstadt nach Fiume und Zengg und der Bau der kleinen volkswirthschaftlichen Bahn von W. Neustadt nach Grammet-Neusiedl.

Wer hindert den Pest-Ofner Brückenbau? Die Südbahn.

Woran scheiterte jahrelang zum grössten Nachtheil der Industrie die Linie Barcs-Fünfkirchen-Kanisza und der Bau der Rudolfsbahn?

Am Vorrecht der Südbahn.

Wenn heute irgend eine Gesellschaft im Bereiche der Südbahn irgend eine Bahnlinie bauen will, so wird dies die Südbahn mit Hilfe des famosen § 23 ihrer Concessions-Urkunde wo nur immer thunlich möglichst hindern.

So hat sie bei der Fusion mit der Franz-Josefs-Orientbahn die Linie Kanisza-Essegg-Semlin, also gerade eine handelspolitische wichtige Linie fallen lassen, d. h. verstümmelt und zwar durch die Clausel, dass erst dann eine Verpflichtung ihrerseits für den Bau nach Essegg eintritt, wenn aus dem Banat eine Eisenbahn an einem Punkt des linken Donau-Ufers zwischen Essegg und Vucovar geführt wird und sogar dann nur bis zu jenem Uebergangspunkte.

Ist das kein Monopol? Wozu diese Clausel, wenn sie keine Hintergedanken hat?

Die Fusion der Südbahn mit der Franz-Josef-Orient- und der Kärntnerbahn, war überhaupt der grösste Fehler, den die Regierung machen konnte.

Durch die Concurrenz der Orientbahn und der Kärntnerbahn konnte noch ein heilsamer Druck auf eine monopolisirende Gesellschaft ausgeübt werden, während dies jetzt unmöglich ist.

Die Franz-Josef-Orientbahn, welche die grosse handelspolitische Linie Wien-Essegg-Semlin anstrebte, ist jetzt ein verstümmelter Arm der Südbahn.

Und die Linie Marburg-Villach, das Mittelglied einer handelspolitischen Bahn par excellence, wurde gleichsam als überflüssiges und lästiges Anhängsel dem Moloch der Südbahn geopfert und so die wichtigsten Verkehrslinien preisgegeben, damit die Südbahn das ganze ungeheuere Terrain dreier Bahn-Complexe ja beherrsche und jeden Gegendruck hindere.

Da diese Gesellschaft nicht mit dem ungeheueren Gewinn zufrieden ist, den sie sich bei dem Kaufgeschäft der Südbahn verschafft hat, d. i. bei-

läufig 84 Millionen netto, sondern ihre Concession mit ihren vieldeutigen Clauseln und Vorbehalten auch noch dazu missbraucht, den Verkehr in ihrem ganzen ungeheueren Bereiche zu stören und zu hemmen, so wäre es ohne weiteres Sache der Regierung, resp. des Reichsraths, diesem Treiben ein Ende zu machen.

Das sind die Folgen eines Regierungsprinzips, welches heute Gruppen von Eisenbahnen bildet und concessionirt, um dieselben Gruppen morgen wieder systemlos zusammenzuschweissen.

So sind denn zweifellos die leichtsinnige und durch gar nichts gerechtfertigte Art und Weise, wie die österreichischen Eisenbahnen in ausländische Speculation übergingen und die Uebelstände bei den eigenen Bahnen, hervorgerufen durch ein abnormes Eisenbahngesetz, unbestritten die Hauptübel der österreichischen Eisenbahn-Misère.

B. Volkswirthschaftliche Bahnen.

Sind die handelspolitischen Bahnen hochwichtig für den internationalen Verkehr, so sind die volkswirthschaftlichen Bahnen nicht minder wichtig für die innere Entwickelung der Production des Landes, für den Verkehr innerhalb der Reichsgrenzen.

Während handelspolitische Bahnen meist auch volkswirthschaftlich sind, ohne es sein zu müssen, sind dagegen volkswirthschaftliche Bahnen ausschliesslich der Boden-Production, der Industrie, dem Gewerbe, dem Fabrikat u. s. f., das ist: ausschliesslich den volkswirthschaftlichen Interessen des Inlandes gewidmet, um denselben einen leichten, schnellen und wohlfeilen Absatz durch einen leichten, schnellen und wohlfeilen Verkehr zu sichern und zu vermitteln.

Die volkswirthschaftlichen Bahnen sollen also der Production Genüge leisten, einmal wegen der möglichst leichten, schnellen und billigen Beschaffung des Rohmaterials, das anderemal wegen der leichten, schnellen und billigen Verwerthung des Productes, der Waare.

Sie müssen folglich so angelegt sein, dass sie zunächst die Zufuhr des Rohstoffes, — und dann wieder die Ausfuhr der Waare, des Fabricats nach allen dem Handel günstigen Orten vermitteln und also den eigenen Handel im Inlande befördern.

Um diesen Endzweck zu erreichen, müssen nothwendigerweise die handelspolitischen Bahnen sowohl wie die volkswirthschaftlichen, alle der Production günstigen Orte, die in ihrem Bereiche liegen, aufnehmen und sich auf diese Weise gegenseitig ergänzen.

Sind handelspolitische Bahnen einmal richtig gezogen, d. h. sind sie von dem natürlichen Laufe des Handels selbst geografisch fest vor-

gezeichnete Linien, so sind auch die Grundlagen des Verkehrs gefunden, wie ihn die Volkswirthschaft ihrer Natur nach fordert.

Denn volkswirthschaftliche Bahnen schliessen sich den handelspolitischen an, und müssen es wohl auch. Verkehrslinien, die sich diesen natürlichen Forderungen widersetzen, verzehren sich an der eigenen Unnatur.

Sind handelspolitische Bahnen also richtig entwickelt, so werden sich nothwendig auch die volkswirthschaftlichen Bahnen richtig entwickeln.

Im entgegengesetzten Fall werden sie entweder ihren volkswirthschaftlichen Charakter aufgeben, oder gar verlieren, je nachdem sie gezwungen sind, sich an die eine oder die andere verfehlte Verkehrslinie anzuschliessen, wie dies z. B. bei der Pardubitz-Reichenberger Bahn, bei der Kronprinz-Rudolfsbahn, bei der Theissbahn, bei der neuen Staatsbahn Wien-Znaim-Tetschitz-Brünn u. a. der Fall ist.

Naturgemäss, d. h. geografisch, handelspolitisch und volkswirthschaftlich drängt der österreichische Welthandel zur Adria und weiter nach Syrien, Aegypten, Ost-Indien, China u. s. w. — und längs der Donau über's schwarze Meer nach Persien, Arabien u. s. f.

Die Cultur lässt sich nicht aufhalten, sie schreitet zwar langsam, dafür aber desto sicherer vor.

Der österreichische Süden und Osten muss also den culturreichen österreichischen Westen um jeden Preis an sich ziehen.

Die Länder im Süden und Süd-Osten Oesterreichs cultiviren, heisst die Cultur des westlichen Oesterreichs vollenden.

Der österreichische Süd und West, und Ost und Nord sind das Bild wilder Gegensätze.

Das adriatische Littorale im Süden ist ein 300 d. Ml. langer, culturarmer Küstenstrich, aber ungemein reich an maritimen Elementen für eine hohe Entwickelung des österreichischen Welthandels, — und Istrien und namentlich Dalmatien, dürften bei einer richtigen Würdigung ihrer Lage bald ein Bild der Cultur und des Reichthums zeigen, dessen eben nur Länder am Meere fähig sind.

Dem österreichischen Küstenland fehlen zwar alle Elemente eigener Production, es mangelt vorzüglich an Getreide und Nahrung, darum auch kein Handel, kein Leben, nichts, gar nichts; — aber es hat vorzügliche

Häfen und eine seetüchtige Bevölkerung, in diesen aber die Mittel sich alle Bedürfnisse zu schaffen, die ihm jetzt fehlen. Die Seeschiffahrt ist darum nicht allein von hoher Wichtigkeit für die Küstenlande, sondern geradezu eine Lebensfrage für die Monarchie.

Die westlichen Länder, namentlich Kärnthen und Krain, die Steiermark, Ober- und Niederösterreich sind reich an Producten der Industrie, — und das südliche Ungarn, Croatien und die Militärgränze sind reich an Producten des Bodens; — aber ihnen fehlt für den vortheilhaften Absatz ihrer Erzeugnisse, im grellen Gegensatz zu den Küstenländern, das Meer.

Der Süden hat Salzwasser und keine Produkte, der Westen hat Producte und kein Meer. Beiden fehlt der völkerbeglückende Handel, der volkswirthschaftliche und handelspolitische Verkehr.

Was der österreichische Seehandel vor Allem braucht, ist: Holz — Eisen und Steinkohle.

Getreide und Schiffsbauholz liefern Croatien und die Militairgrenze, auch die Seidencultur ist nicht unbedeutend. England bezieht schon längst aus diesen Ländern sein Holz zum Schiffsbau, warum nicht die Küstenländer?

Getreide und die besten Steinkohlen der Welt liefern ferner Ungarn und das Banat aus dem reichen Fünfkirchner und dem Banater Kohlenbecken von Oravicza, an welche sich die minder reichen und bis jetzt wenig beachteten croatischen Kohlengruben nächst Agram, $37^1/_2$ Ml. von Triest, anschliessen.

Das Agramer Kohlengebiet wird sich nach Vollendung der Donau-Adriabahn von Kikinda nach Zengg unbedingt mehr entwickeln.

Ausser diesen sind jetzt schon u. z. in nächster Nähe thätig, die Steinkohlengruben von Sagor in Krain, $25^1/_2$ Ml., dann jene von Trifail und Hrastnik, $26^1/_2$ Ml., endlich die Gruben von Rohitsch $35^1/_2$ Ml. von Triest.

Eisen liefern die westlichen Länder: Steiermark, Kärnthen und Krain. Die nächsten Eisensteingruben bei Lack nächst Laibach aber liegen leider ganz vernachlässigt, unbeachtet und unbenützt.

Eine Eisenbahn längs dem ganzen adriatischen Littorale von Triest bis Cattaro in Verbindung mit den grossen handelspolitischen Verkehrslinien von der Elbe, von der Nord- und Ostsee, von der Schweiz nach

Triest, Fiume, Zengg und den Istrianischen Seehäfen und dem unteren Donaugebiete aus dem Banat, Slavonien und Croatien über Semlin und Essegg nach den wichtigen Dalmatinischen Seehäfen Spalato und Ragusa, über Serbien, Bosnien, die Herzegovina und Türk. Croatien, würde diese ureigentliche Lebensfrage Oesterreichs gründlich lösen. (Siehe Karte.)

In neuester Zeit wären, als die Anbahnung für einen erweiterten österreichischen See- und Weltverkehr, die Franz-Josefsbahn und die Kronprinz-Rudolfsbahn anzusehen.

Die Franz-Josefsbahn folgt einerseits ganz richtig dem europäischen Handelszug von der Elbe und von der Nordsee über Eger nach Wien bis Semlin und Constantinopel, und soll andererseits durch die directe Verbindung mit Prag sich in Budweis an die Elisabethbahn anschliessen und dadurch dem europäischen Handelszug von der Ostsee über Berlin, Bodenbach und Linz zur Adria entsprechen.

Diesem natürlichen Handelszuge zum adriatischen Meer folgend, sollte sich handelspolitisch und volkswirthschaftlich zugleich die Rudolfsbahn in Linz directe an die Elisabethbahn anschliessen.

Anstatt dessen bricht die Kronprinz-Rudolfsbahn 3 Ml. unterhalb Linz bei St. Valentin, das ist an einer weder durch die europäische, noch geografische oder topografische Lage begünstigten Eisenbahnstation aus, um dort die Donau zu übersetzen und sich jenseits derselben in Gmünd, d. h. in einem gleichfalls weder geografisch, noch topografisch, noch strategisch nothwendigen, jedenfalls aber höchst ungünstigen und gleichsam mit Gewalt geschaffenen Knotenpunkt an die Franz-Josefsbahn anzuschliessen, dadurch ihre eigene Selbständigkeit und Unabhängigkeit aufzugeben und dem europäischen Handelszug nach Süden eine ganz verfehlte Richtung anzuweisen.

Nehmen handelspolitische Bahnen zugleich volkswirthschaftliche Linien in sich auf, wie die Rudolfsbahn, so wird natürlich dadurch ihre Bedeutung um so mehr erhöht, je grösser und bedeutender diese volkswirthschaftlichen Linien sind.

Die Rudolfsbahn, ihrem eigentlichen Beruf nach handelspolitisch, sucht indessen mehr den volkswirthschaftlichen Interessen, den handelspolitischen aber gar nicht gerecht zu werden, verletzt damit in der eingeschlagenen Richtung den obersten Grundsatz der Volkswirthschaft und

Handelspolitik, indem sie die Vereinigung mit den Hauptverkehrspunkten des Reiches Budweis und Linz perhorrescirt, und entspricht aus dieser Ursache nicht den volkswirthschaftlichen und nicht den handelspolitischen Anforderungen, genügt also nur höchst einseitig dem angestrebten Endzweck.

Denn, was ihre Verbindung mit der Westbahn betrifft, so ist überhaupt nicht abzusehen, warum gerade St. Valentin als Anschlusspunkt gewählt wurde.

Ebenso wenig ist aber auch abzusehen, warum andererseits die Franz-Josefsbahn den europäischen Knotenpunkt Budweis nach Gmünd verlegt, wenn dies nicht zu Gunsten der Station Wittingau geschieht. Die Franz-Josefsbahn geht nemlich nicht directe von Prag über Königsaal u. s. w. nach Budweis, sondern von Prag über Beneschau und Wittingau nach Gmünd und verbindet Budweis blos indirecte durch eine Flügelbahn. Das ist jedenfalls verfehlt und theuer. Schade, dass es gerade die handelspolitisch wichtigste Linie ist, die auf diese Weise verstümmelt und verzerrt wird. Ein Beweis mehr, wie wenig handelspolitisches Bewusstsein bei der Bestimmung der Eisenbahn-Traçen thätig ist.

Beneschau wird ohne Zweifel und vielleicht in nächster Zeit schon durch die handelspolitische Linie Iglau-Beneschau-Prag, und Wittingau volkswirthschaftlich durch eine Verbindung von Budweis mit Iglau weit richtiger und zugleich weniger kostspielig erreicht werden.

Linz und Budweis, diese zwei geografisch und handelspolitisch wichtigen Knotenpunkte, werden durch ein solches Interessen-System gewaltsam ausgeschieden und ein jedenfalls ganz unnatürlicher Zustand geschaffen, dessen üble Folgen für alle drei betheiligten Bahnen sich gewiss nur zu bald sehr fühlbar machen werden.

Es war ein grosser Fehler der Elisabethbahn, dass sie nicht früh genug an den Umbau der Budweis-Linzer Pferdebahn in eine Locomotivbahn, wozu sie längst verpflichtet ist, ernstlich gedacht hat und dadurch sich ohne Frage eine lucrative Linie sicherte.

Ist es Mangel an handelspolitischer Einsicht, ist es Mangel an Mitteln, ist es Mangel an der nöthigen Energie, oder ist es Mangel an Allem zugleich, schon zum zweitenmale ist es, dass die Elisabethbahn sich ihrer wahren Interessen nicht rechtzeitig zu bemächtigen und diese zu sichern versteht.

So verlor sie durch eigene Schuld und wahrscheinlich in Folge eines ganz fehlerhaften Speculationsgeistes die lucrativste ihrer Linien Braunau-Linz, und jetzt droht ihr abermals in Folge verfehlten Calcüls der Verlust der wichtigen und einträglichen Linie Budweis-Linz.

Baut nun die Elisabethbahn die Bahn Budweis-Linz doch um, während die Rudolfsbahn sich ihrerseits über St. Valentin in Gmünd an die Franz-Josefsbahn anschliesst, dann concurriren in nächster Nähe zwei Parallelbahnen in einer für beide Theile gewiss nur sehr nachtheiligen Weise, ohne etwas anderes zu erreichen, als ihren eigenen beiderseitigen Schaden und die Störung des österreichischen Handels im europäischen Sinne.

Die Orte Linz und Budweis liegen einmal in der europäisch handelspolitischen Richtung und sind europäische Knotenpunkte, was St. Valentin und Gmünd in keinem Falle sind. Die Linie St. Valentin-Gmünd ist also unbedingt eine verfehlte, daher unnütz und darum auch ganz überflüssig.

Die Rudolfsbahn hätte besser gethan, die Linie Linz-Budweis anzustreben und die neue Bahn von Linz gegen Mauthhausen hin Thalaufwärts nach Budweis zu führen; — oder die Linie Budweis-Linz ganz aufzugeben und sich ganz einfach in Linz an die Elisabethbahn anzuschliessen.

Was ferner die Linie St. Valentin-Villach betrifft, so biegt diese Bahn einmal rapid von Hieflau nach Rottenmann ab und springt von Rottenmann wieder eben so rapid hinüber nach St. Michael und von dort abermals rapid zurück nach Judenburg und Unzmarkt, wo sie erst in die handelspolitische Richtung nach Friesach und Klagenfurt einlenkt, verliert also in diesen Schlangenwindungen gewiss viel Zeit und Geld, was sicher kein Gewinn weder für den Handel noch für die Volkswirthschaft ist.

Handelspolitisch richtiger wäre die directe Linie

Linz-Steyer-Lietzen-Rottenmann-Unzmarkt-Friesach-St. Veit-Klagenfurt.

An diese Bahn könnte sich einerseits die rein volkswirthschaftliche Linie

Bruck-Leoben-Vordernberg-Eisenerz-Hieflau-Kl.Reifling und Steyer,

welche den Mittelpunkt der österreichischen Eisen-Industrie dem Verkehr eröffnet, — und andererseits die volkswirthschaftliche Linie

Leoben-St. Michael-Judenburg

entsprechend anschliessen; — dann die Zweigbahn von St. Veit nach Villach und die Zweigbahn von Friesach in die Lölling.

Die geografische Lage und die Natur der industriellen Verhältnisse zeichnen diese Wege deutlich genug vor.

Auf diese Weise wäre die handelspolitische und volkswirthschaftliche Basis der Rudolfsbahn von vornherein gesichert, während sie jetzt dieselbe erst durch die directe Verbindung mit Laibach und Fiume oder indirecte über Villach mit Triest erwarten muss.

Daraus folgt, dass, wo das handelspolitische Princip mangelt, auch das volkswirthschaftliche verfehlt ist, und dass Planlosigkeit, unsicheres Herumtappen, unzeitige Rivalität, ungeheuere Selbstüberschätzung und Rechthaberei um jeden Preis und kostspielige Servilität, gestützt durch ein abnormes Eisenbahngesetz, nach wie vor die Leiter der Eisenbahn-Politik sind.

Das zweite Bild wilder Gegensätze sind Böhmen im äussersten Norden, das Industrie- und Gewerbreiche, mit 944 □Ml. Flächenraum und 5 Mill. Einwohner, — und Siebenbürgen im äussersten Süd-Ost, in der nächsten Nähe der Donau-Mündungen, das Industrie- und Gewerbearme, mit 998 □Ml. Flächenraum und nur 2 Mill. Einwohner.

Siebenbürgen ist grösser als das hoch entwickelte Böhmen, es ist ein herrliches Land, reich an Salz und edlen Metallen, seine Wälder liefern das schönste Schiffsbauholz der Welt und am Pass Vulkan liegt ein wundervolles Kohlengebirge mit einem ungeheueren Schatz an köstlichem Brennstoff für eine riesige Industrie, aber unentwickelt und todt für das Land, für das Reich.

Also zwischen Süd und Nord und Nord und Ost die schroffsten Gegensätze der Cultur-Entwickelung.

Hier also war es zunächst geboten, dem Handel aus dem culturreichen Westen den Weg zu bahnen nach dem culturarmen Osten.

Der Schienenweg dahin ward auch schon $18^{50}/_{51}$ angebahnt. Die Linie

Wien-Pest-Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt-Galacz

entspricht dem europäischen Handelszug vom atlantischen Meere und der Nordsee; — die Linie

Bregenz-Villach-Arád-Kronstadt-Galacz

dem Handelszug aus der Schweiz und West-Europa zum schwarzen Meer.

Die Geschichte der siebenbürgischen Bahnen bildet das traurigste Spiegelbild politischer Zerrissenheit und Zerfahrenheit.

Ob die neuen politischen Verhältnisse dem österreichischen Welthandel zum schwarzen Meer rascher Rechnung tragen werden, wird die nächste Zukunft lehren.

Siebenbürgen muss im Osten werden, was Böhmen im Norden von Oesterreich ist, das gewerb- und industriereiche Land, welches den Handel Oesterreichs nach dem Orient trägt.

Die hoch cultivirte böhmische Industrie von Glas, Leinwand, Tuch, Leder u. s. w. wird die neu erwachende Industrie in Siebenbürgen ergänzen, namentlich ist die siebenbürgische Eisen-Industrie eines hohen Aufschwunges fähig, und während also der böhmische Welthandel mit seinen Erzeugnissen auf Siebenbürgen drückt, drückt Siebenbürgen wieder auf Böhmen zurück.

Das ist der sicherste Weg zur Erwerbung der Donauländer. Die Bahnen zur Adria und zum schwarzen Meer sind geografisch, politisch, handelspolitisch, volkswirthschaftlich und strategisch von der Natur des Handels vorgezeichnet, und Oesterreich braucht nur diesem Zuge zu folgen, um seinen Ländern jene hohe und segensreiche Entwickelung zu geben und zu sichern, deren sie fähig sind.

Schon jetzt suchen sich in Böhmen eine Menge neuer Bahnen zu entwickeln, und es wird sich diese Entwickelung steigern, je mehr im Süden und Osten sich der Welthandel Oesterreichs ausbreitet und befestigt.

Der Westen und namentlich Böhmen hätte sich bei der Concurrenz mit Siebenbürgen ohne Zweifel schon weit früher als jetzt erst den Weg zur weiteren Fortentwickelung gebahnt.

Gleichwohl zählt Böhmen bereits die meisten volkswirthschaftlichen Bahnen, aber ausser der kurzen Strecke Bodenbach-Prag und der im Bau begriffenen Franz-Josefsbahn zwischen Eger-Budweis-Wien und Prag-Budweis, keine einzige handelspolitische Bahn.

Man nehme nur die böhmische Kohle, wofür der handelspolitische d. h.

der kürzeste Weg gewiss auch der beste ist, nicht allein für Wien, dahin gelangt die böhmische Steinkohle heute noch zum Staunen der Welt auf weiten Umwegen durchs Ausland, — als vielmehr für die kohlenbedürftige Industrie von Steiermark und Kärnthen und für die kohlenarmen Küstenländer der Adria, und es zeigt ein Blick auf die Karte, dass gerade dieser wichtigste Theil der Volkswirthschaft, trotz der reichen böhmischen Kohlen-Entwickelung, für die österreichische Industrie, für den österreichischen Handel so gut wie todt ist.

Die Ursache liegt in der Zerfahrenheit der böhmischen Eisenbahnen. Ihre Anlage entbehrt jenes unerlässlichen handelspolitischen Gehaltes, ohne welchen Eisenbahnen überhaupt nicht bestehen und prosperiren können.

Die Kralup-Kladno-Kohlenbahn sucht jetzt erst, also nach anderthalb Decennien, die directe Verbindung mit Prag und der sächsischen Grenze bei Annaberg, um derselben unter dem Titel „Nordwestböhmisches Bahnnetz“ eine handelspolitische Selbständigkeit zu geben, welche aber durch den beabsichtigten Anschluss durchaus nicht erreicht wird.

Warum nicht der directe Anschluss an Schwarzenberg angestrebt wird, beweiset eben wieder nur den Mangel an handelspolitischer Einsicht. (S. S. 15.)

Der überhitzte Streit zwischen den rivalisirenden Bewerbern, Buschtiehrader Eisenbahn-Gesellschaft, Consortium Credit-Anstalt-Klein und Kohlen-Verschleiss-Verein zeigt leider keine Spur eines von richtigen Grundsätzen getragenen Handelsgeistes, es ist vielmehr die nackte, unersättliche Habgier, welche sich in ihrer schmutzigsten Gestalt unverhüllt breit macht.

Einen freundlicheren und zugleich mehr erfreulichen Gegensatz bildet die **böhmische Nordbahn.**

Diese sucht im äussersten Norden ganz geräuschlos zwar, aber folgerichtig die reichsten Fabriksorte Böhmens: Rumburg, Warnsdorf, Kosmanos, Hirschberg u. a. O. in den europäischen Dampfverkehr hineinzuziehen und sich handelspolitisch zu consolidiren, was ihr wahrscheinlich auch gelingen wird.

Dagegen wieder, gleichsam um das Misère nicht los zu werden, wurde in neuester Zeit das Eisenbahn-Project

„Wien-Znaim-Iglau-Beneschau-Prag“

durch das Consortium Haber angeregt.

Auf welche Weise diese ungemein wichtige handelspolitische Linie zu Stande kommen soll, gehört bis jetzt wenigstens zu den unauflösbaren Räthseln, und es wird diese Aufgabe unter den gegebenen verfehlten Verhältnissen noch weit schwieriger zu lösen sein, als die Räthsel der Franz-Josefs- und Rudolfsbahn.

Wie nemlich das Consortium Haber diese Linie bauen will, ohne mit der K.-F.-Nordbahn und der St.-Esb.-Ges. in Conflict zu kommen, mochte Anfangs vielleicht das Consortium selbst nicht wissen.

In der That ist dieser Conflict auch ausgebrochen, das Project Haber hat die bösen Geister wilder, regelloser Concurrenz neuerdings wach gerufen, Nordbahn und Staatsbahn stehen sich, wie früher, feindlich gegenüber.

Die naturgemässe Linie zwischen Wien und Prag wäre jedenfalls

Wien-Stokerau-Znaim-Iglau-Beneschau.

Nun hat aber die K.-F.-Nordbahn, anstatt frühzeitig schon durch den raschen Ausbau dieser Linie den Handel und Verkehr zu stützen und zu heben, und sich selbst eine höchst wichtige handelspolitische Linie zu sichern, — anstatt dessen hat sie mit stolzer Hintansetzung ihrer eigenen Interessen und pochend auf ihr Privilegium, also ganz sicher und gewiss im Mangel an handelspolitischer Einsicht, — diesen Ausbau so lange verzögert und hintertrieben, bis sie, trotz Privilegium, sich selbst die Concurrenz der Staatsbahn auf den Hals gehetzt hat, welche je weiter, desto tiefer das Verkehrswesen der Nordbahn bedrohen und schädigen muss und schädigen wird, trotz aller und jeder Fusion, welche sie mit derselben einzugehen Willens oder bereits eingegangen ist.

Nunmehr will die K.-F.-Nordbahn nur bis Znaim bauen, offenbar im stolzen Wahn, die Concurrenz der Staatsbahn zu paralysiren.

Diese Rechnung ist unbedingt falsch.

Die Staatsbahn dagegen hat, wie bereits besprochen (S. S. 27 u. 28.), einen fürchterlichen Fehler mit ihrer Bahn Wien-Tetschitz-Brünn gemacht und es wird ihr viel Ueberwindung kosten, diesen Fehler zu verbessern. Zwar wird vielleicht die Rossitzer Kohle mit der Nordbahn concurriren, aber dieser Vortheil wäre ohne Zweifel auch anders und besser zu erreichen gewesen, als durch eine kostspielige Parallelbahn.

Nunmehr concurrirt aber auch die Staatsbahn um die Linie Wien-Znaim-Iglau-Kolin, baut auch einen Flügel nach Znaim, offenbar in der

Meinung, einerseits ihrer Linie Kolin-Prag eine handelspolitische Basis zu verschaffen und andererseits um die Concurrenz der Nordbahn zu brechen. Das ist aber wieder ein Irrthum und ein Fehler zugleich.

Das Consortium Haber und die Reichenberg-Pardubitzer Bahn, anstatt diese Fehler handelspolitisch auszunützen, suchen beide ihr Heil in unfruchtbaren Fusionen mit den rivalisirenden Bahnen, und das Resultat aller dieser Bestrebungen ist schliesslich ein Gewirr von Bahn-Projecten, deren Problem um so schwieriger zu lösen ist, als sie im Prinzipe alle verfehlt sind.

Es ist ein verhängnissvoller Irrthum der Reichenberg-Pardubitzer Bahn, durch eine Fusion mit der Nordbahn oder Staatsbahn eine handelspolitische Richtung, die sie gegenwärtig beinahe fieberhaft anstrebt, zu gewinnen.

Eine derartige Fusion wird der Reichenberger Bahn selbst kaum die gewünschten Vortheile sichern.

Besser wäre unbedingt eine Fusion mit der böhmischen Nord- und Turnau-Kraluper Bahn anzustreben, denn baut die böhmische Nordbahn, wie sie es ohne Zweifel thun wird, ihre Linie von Rumburg über Backofen bis Kolin, und dann je nach Umständen weiter bis Iglau aus, so ist die Bahn Reichenberg-Pardubitz vollkommen neutralisirt, d. h. lahm gelegt und hat dann auch noch den traurigen Character einer verfehlten volkswirthschaftlichan Linie.

Die Pardubitzer Bahn-Direction würde, nachdem sie, wie bereits bemerkt (S. S. 28.), vergessen hatte, sich gleich bei ihrer Gründung die handelspolitische Basis

Reichenberg-Turnau-Kosmanos-Kolin-Iglau-Znaim

zu sichern, nunmehr vielleicht am besten thun, sich ganz unabhängig über Deutschbrod mit Iglau und von Iglau über Neuhaus und Wittingau mit Budweis volkswirthschaftlich zu verbinden.

Durch den Anschluss an zwei handelspolitische Bahnen: Wien-Iglau-Beneschau-Prag und die Franz-Josefsbahn, kann ihr Verkehr und dadurch ihr Einkommen nur gewinnen, vorausgesetzt, dass sie den Flügel Josefstadt-Schwadowitz volkswirthschaftlich mehr entwickelt und vervollständigt, indem sie die Industrieorte Hohenelbe, Braunau und die wichtigen Kohlenminen von Schazlar an diesen Bahnflügel heranzieht und die

wichtigen und weltberühmten Fabriksorte Gablonz und Tannwald mit Reichenberg durch eine Zweigbahn verbindet und schliesslich ungesäumt und unbedingt einen volkswirthschaftlichen Tarif einführt.

Trotz aller dieser Fehler und Irrthümer werden für diese Projecte von der Regierung grosse Prämien angesprochen, grosse Staatsgarantien und Staats-Subventionen und Privilegien und Super-Privilegien und hohe Tarife etc. etc., und dieses Alles nur, um ganz verfehlte Bahnen zu bauen und den Säckel hoher Speculanten und unersättlicher Actionaire zu füllen. Von einer Anlage nach naturgemässen handelspolitischen Prinzipien keine Spur.

Dieser thatsächliche Vorgang bei dem Entwurf (Project) von Eisenbahnlinien rechtfertigt vollkommen den bereits ausgesprochenen Satz: „dass, wo das handelspolitische Princip mangelt, auch das volkswirthschaftliche verfehlt ist.“

Uebersicht der volkswirthschaftlichen Bahnen.

Im Bau sind folgende Bahnen:

Gr. Enzersdf.—Tetschitz—Brünn
Buschtiehrad—Prag (Bubna.)
Teplitz —Dux —Brüx —Kommotau
Brünn —Wischau—Olmütz
Olmütz —Sternberg
Bruck —Leoben

Ferner die Bahnen:
Gmünd —Wittingau—Wessely
Gmünd —St. Valentin
St. Valentin—Steyer
Steyer —Hieflau
Rottenmann—St. Michael
St. Michael —Judenburg
Judenburg —Unzmarkt.

und die siebenbürgische Industrie- und Kohlenbahn
Pisky-Petrosény
von Pisky nach dem Eisenwerk Vajda — Hunyad und den äusserst wichtigen Kohlenminen von Hatzeg bis zum Pass Vulkan im Schylthal.

Im Betrieb sind die Bahnen:

Wien —Stockerau
Gänserndf. —Marchegg
Prerau —Olmütz
Olmütz —Trübau
Trübau —Prag
Prag —Pilsen —Furth
Rumburg —B. Leipa —Backofen
Pardubitz —Reichenberg
Josefstadt —Königshain
Troppau —Schönbrunn
Bielitz —Dzieditz
Trzebinia —Krakau
Szczakova —Myslowice
Niepolomice—Bierzanow
Salzburg —Wels
Pressburg —Tyrnau —Szered
Czegled —Baziás
Szolnok —Arád
P. Ladány —Debreczin
Debreczin —Tokaj —Miskolcz
Miskolcz —Kaschau
Raab —N. Szöny
N. Szöny —Stuhlweissbg.
Ofen —Kanisza
Pragerhof —Pettau
Fünfkirchen—Barcs
Steinbrück —Agram —Sissek
Agram —Carlstadt
Nabresina —Cormons.

Ferner:

die Kohlenbahnen

Brünn —Rossitz
Prag —Lahna
Kralup —Kladno
Kralup —Turnau
Aussig —Teplitz
M. Ostrau —Witkowitz (Ostr. Kohlb.)
Pest —Losoncz
Mohacs —Fünfkirchen
Jassenova —Oravicza
Graz —Köflach
Tomasroith —Attnang (Traunthaler Kohlb.)

die Salzbahnen

Krakau —Wieliczka
Lambach —Gmünden.

Projectirt sind die Bahnen:

W. Neustadt—Pottendorf —Gr. Neusiedl
St. Veit —Villach
Launsdorf —Mosel
Friesach —Lölling (Erzbahn)
Leoben —St. Michael
Hatván —Miskolcz
Tyrnau —Trentschin (Waagthalbahn)
Lemberg —Tarnopol
Czernowitz —Zalesczysky

Endlich die Bahn

Gr. Wardein — Essegg

d. i. die Nied. Ungarische oder Alföldbahn.

Diese Bahn durchzieht ein grosses volksw Gebiet von Gr. Wardein, Sitz eines starken Getreide-, Wein- und Viehhandels, nach dem Mittelpunkt der ung. Schweinszucht Szalonta, über Szegedin, Hauptwerfte und wichtigster Handelsplatz für die Theissschiffe, — Zombor und M. Theresiopel, treibt starken Getreide-, Vieh- und Productenhandel bis Essegg.

Ferner:
Kommotau—Karlsbad
Prag —Rakonitz —Eger.

Besser wäre die Linie

Pilsen —Rakonitz

anzustreben und seiner Zeit mit der Prag-Lahnabahn zu verbinden.

Nicht projectirte volkswirthschaftliche Linien:

Eine Eisenbahn in die galizische Oelregion (Erdöl, Petroleum)
von Tarnow nach N. Sandec,
eine volkswirthschaftliche Bahn par excellence.

Dieses seit 1863 bekannte Gebiet umfasst das Revier zwischen Neu-Sandec, Grybow, Gorlice und Zmygrod bis Polanka, 12 deut. M. in der Ausdehnung. Anstatt dass Oesterreich noch immer Petroleum (Erdöl) aus Amerika und aus der Wallachei beziehen muss, wäre es besser, seine eigenen Quellen volkswirthschaftlich auszubeuten und nutzbringend zu verwerthen.

Zwar hat sich bereits 1865 eine Actien-Gesellschaft zur Gewinnung galizischen Erdöls (Petroleum) mit einem Capitalfond à 1,200,000 Fl. ö. W. Silber (Anglo-Aust.-Bank, Hamburger und Breslauer Häuser) gebildet, aber diese Unternehmung ging, wie die meisten ähnlichen Unternehmungen zu Grunde, im eigenen verfehlten Prinzip.

Neuerlichs hat sich abermals ein Consortium zur Ausbeute des galizischen Erdöls gebildet, ob mit besserem Erfolg, wird die Folge lehren.

Hochwichtig wäre eine Eisenbahn von

Halicz (Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn-Station) nach Kalousz,

eine Salinenbahn par excellence, um die Salz-Transporte der unerschöpf-

lichen Salzlager von Kalousz, (Kali-Salze), unermesslich wichtig für die Landwirthschaft, zu vermitteln.

Die rationelle, echt volkswirthschaftliche Ausbeute dieser Salzlager allein, bietet der Regierung die Mittel, sämmtliche Staatsschulden zu bezahlen. Keine Utopie, trockene Wahrheit.

Von ungemeiner Wichtigkeit für die Entwickelung der Eisen- und Kohlen-Industrie an der unteren Donau wäre eine Eisenbahn

von Jassenova nach Panscova und Semlin.

Diese Bahn im Anschluss an drei grosse handelspolitische Bahnen: von Wien nach Semlin und Constantinopel, von Brody nach Semlin und den Dalmatinischen Häfen Spalato und Ragusa, und von Semlin nach Essegg — Sissek und den oberen Adriahäfen Fiume, Zengg u. s. w., würde die Steinkohle von Oravicza, diese beste Kohle Oesterreichs, und die Panzer und Schienen von Rechitza auf dem kürzesten Weg dem adriatischen Seehandel leicht zuführen.

Um die Fünfkirchner Kohle auch für die österreichische Kriegs- und Handels-Marine leicht zugänglich zu machen, wäre die Bahn

von Barcs über Belovar nach Sissek

dringend geboten.

Gleich empfehlenswerth für die Hebung der Kohlen-Industrie im Agramer Kohlenbecken wäre eine Eisenbahn

von Belovar nach Agram.

Für die Montan-Industrie in der Steyermark eine Eisenbahn

von Leoben nach Vordernberg — Eisenerz und Hieflau.

Für die Montan-Industrie in der Bukovina eine Eisenbahn

v. Kirlibaba — n. Pozorita, Jakobeny u. Louisenthal.
(Mariensee)

Nicht minder wichtig sind die Industrie-Bahnen:

Reichenberg — Gablonz — Tannwald

Schwadowitz — Braunau

Schwadowitz — Schazlar (Kohlenbahn)

Trautenau — Hohenelbe

Wigstadl — Grulich

Wigstadl — Senftenberg und

die Mineralquellen-Bahnen:

Dux — Bilin — Seidlitz — Saidschitz und

Brüx — Püllna.

Damit ist die Zahl der volkswirthschaftlichen Bahnen keineswegs erschöpft; es ist vielmehr nur ein Hinweis auf die wichtigsten und vor der Hand dringendst nothwendigen Bahnen.

Mit der Zunahme der Production und des Seehandels ergiebt sich die Nothwendigkeit und Nützlichkeit irgend einer oder der andern Bahnlinie gleichsam von selbst.

Also empfiehlt sich die volkswirthschaftliche Linie Pettau-Agram, dann Sissek-Banjaluka und von dort weiter über Serajewo, der Hauptstadt Bosniens bis Nissa, den Haupthandels- und Verkehrsplatz an der grossen handelspolitischen Linie von Wien nach Constantinopel, ob ihrer grossen Wichtigkeit, gleichsam von selbst. (S. Karte.)

Nicht minder die Linie

von Szigeth nach Czernowitz,

von Rakasdia nach Mehadia und Orsova (S. strateg. Bahnen)

und von Pest nach Kaloscza

zur Verbindung von Pest mit Semlin und der Bahn nach Constantinopel.

Die Kohlenbahnen.

Volkswirthschaftliche Bahnen par excellence sind unstreitig die Kohlenbahnen. Aber gerade die Kohlenbahnen sind es, welche ihrem volkswirthschaftlichen Beruf am allerwenigsten entsprechen. Vielmehr sind sie es, welche jeden Aufschwung der Industrie, der Gewerbe, des Fabrikats u. s. f. durch einen brutalen Tarif hindern, ja gerade die Kohlenbahnen sind die eigentlichen Vampyre des Kaiserreichs.

Gründliche Abhilfe in diesem wichtigsten aller Zweige der Volkswirthschaft thut dringend Noth.

Steiermark, Kärnthen und Krain, die Urlager und Mittelpunkte des besten Eisens der Welt, und die ganze adriatische Seeküste entbehren der Steinkohle.

Böhmen, das Land des Ueberflusses an Steinkohle, mit den prachtvollen Lagern und Minen von Kladno, Rakonitz, Pilsen, Turnau und Schatzlar u. a. m. liegt hoch und weit entfernt im Norden Oesterreichs.

Nicht minder weit entfernt liegen die reichen, mächtigen und vorzüglichen Steinkohlenlager von Ostrau in Mähren, Fünfkirchen in Mittel-Ungarn, Oravicza im Banat und Hatzeg am Pass Vulkan in Siebenbürgen.

Böhmen und Siebenbürgen, — Mähren und das Banat, — und ihnen allen gegenüber das adriatische Küstenland: — fürwahr, grellere Gegensätze der topografischen Entfernungen für die Produktion und den damit eng verbundenen Handel hat wohl selten ein Reich aufzuweisen!

Ob sich diese Gegensätze verbinden lassen?

Nimmt man das adriatische Littorale und in diesem den Hafen von Zengg gleichsam als Mittelpunkt und Central-Haupt-Kohlen-Depot für die übrigen Adriahäfen als Ausgangspunkt an, und vergleicht zunächst die obigen Kohlendistricte in grellem Contraste ihrer Entfernungen zur Adria, so ergeben sich folgende Resultate:

Die Kohle von Kladno.

Nach Triest

Längste Linie *über Brünn*		Abgekürzte Linie *über Iglau*		pr. Fr.-Jos.- und Rudolfsbahn		Directe geogr. oder handelspolitische Linie	
Ml.		Ml.		Ml.		Ml.	
—	Kladno	—	Kladno (directe)	—	Kladno	—	Kladno (directe)
3	Kralup	3	Prag	3	Kralup	3	Prag
3½	Prag	6	Beneschau	3½	Prag	20	Budweis
34	Brünn	10	Iglau	6	Beneschau	14	Linz
20	Wien	24	Wien	—	Tabor	—	Rottenmann
Sa. 60½ Ml.		Sa. 43 Ml.		—	Wittingau	—	Unzmarkt
				20	Gmünd	—	Friesach
—	Wien	—	Wien	12	St. Valent.	—	St. Veit
78½	Triest	78½	Triest	—	Steyer	31	Villach
Zus. 139 Ml.		Zus. 121½ Ml.		—	Hieflau	Sa. 68 Ml.	
				—	Lietzen		
				—	St. Veit	—	Villach
				46	Villach	29½	Triest
				Sa. 90½ Ml.		Zus. 97½ Ml.	
				—	Villach		
				29½	Triest		
				Zus. 120 Ml.			

Nach Fiume

pr. Fr.-Jos.- und Rudolfsbahn		directe Linie	
Ml.		Ml.	
—	Kladno		
—	St. Veit	—	Kladno
90	Klgft.	68	Klgft.
14	Laibach	—	Laibach
12	Fiume	26	Fiume
Zus. 116 Ml.		Zus. 94 Ml.	

Nach Zengg

über Brünn		*über Iglau*	
Ml.		Ml.	
—	Kladno	—	Kladno
40½	Brünn	—	Iglau
20	Wien	43	Wien
51	Steinbrück	51	Steinbrück
20	Zengg	20	Zengg
Zus. 131½ Ml.		Zus. 114 Ml.	

Nach Triest

Längste Linie 139 Ml,
directe Linie 97½ „
Difz. 41½ „

pr. Rudolfsbahn 120 Ml.
directe Linie 97½ „
Difz. 22½ „

Nach Fiume

per Rudolfsbahn 116 Ml.
directe Linie 94 „
Difz. 22 Ml.

d. h. der gegenwärtige Bahnweg von Kladno nach Triest ist um 41½ Ml. und per Rudolfsbahn von Kladno nach Triest und Fiume um 22½ Ml. länger, als die directe geografische oder handelspolitische Linie.

Die Kohle von Rakonitz-Pilsen

zur

ADRIA.

Nach Triest

	pr. Fr.-Jos.- und Rudolfsbahn		*geografische Linie*	
	Ml.		Ml.	
	—	**Rakonitz**	—	**Rakonitz**
	7	Pilsen	7	Pilsen
	16	Budweis	16	Budweis
	6	Gmünd	14	Linz
	12	St Valentin	—	Steyer
	46	**Villach**	—	Rottenmann
Sa.	87		—	St. Veit
	—	Villach	31	**Villach**
	29½	**Triest**	Sa.	68
Zus.	116½ Ml.		—	Villach
			29½	**Triest**
			Zus.	97½ Ml.

Nach Fiume

	pr. Fr.-Jos.- und Rudolfsbahn		*geografische Linie*	
	Ml.		Ml.	
	—	**Rakonitz**	—	**Rakonitz**
	7	Pilsen	7	Pilsen
	16	Budweis	16	Budweis
	6	Gmünd	14	Linz
	12	St. Valentin	—	Steyer
	42	Klagenfurt	—	Rottenmann
Sa.	83		—	St. Veit
	—	Klagenfurt	27	Klagenfurt
	14	Laibach	Sa.	64
	12	**Fiume**	—	Klagenfurt
Zus.	109 Ml.		14	Laibach
			12	**Fiume**
			Zus.	90 Ml.

Die Kohle von Turnau

zur

ADRIA.

Nach Triest

über Brünn		*Abgekürzte Linie über Kolin u. Iglau*		*geogr. directe Linie nach Zengg*		*nach Fiume*	
Ml.		Ml.		Ml.		Ml.	
—	Turnau	—	Turnau	—	Turnau	—	Turnau
17	Pardubitz	12	Kolin	12	Kolin	12	Kolin
20	Brünn	10	Iglau	10	Iglau	10	Iglau
20	Wien	24	Wien	24	Wien	24	Wien
Sa. 57		Sa. 46		Sa. 46		Sa. 46	
—	Wien	—	Wien	—	Wien	—	Wien
78½	Triest	78½	Triest	51	Steinbrück	59	Laibach
				20	Zengg	12	Fiume
Zus. 135½ Ml.		Zus. 124½ Ml.		Zus. 117 Ml.		Zus. 117 Ml.	

Die Kohle von Schazlar

zur

ADRIA.

Längste Linie über Brünn		*Abgekürzte Linie über Iglau*		*nach Fiume*		*Directe Linie nach Zengg*	
Ml.		Ml.		Ml.		Ml.	
—	Schazlar	—	Schazlar	—	Schazlar	—	Schazlar
2	Schwadowitz	12½	Pardubitz	12½	Pardubitz	12½	Pardubitz
10½	Pardubitz						
20	Brünn	10	Iglau	10	Iglau	10	Iglau
20	Wien	24	Wien	24	Wien	24	Wien
Sa. 52½		Sa. 46½		Sa. 46½		Sa. 46½	
—	Wien	—	Wien	—	Wien	—	Wien
78½	Triest	78½	Triest	59	Laibach	51	Steinbrück
				12	Fiume	20	Zengg
Zus. 131 Ml.		Zus. 125 Ml.		Zus. 117½ Ml.		Zus. 117½ Ml.	

Die Kohle von Ostrau

in

MÄHREN

nach Triest per Nord- und Südbahn		*nach Zengg*	
Ml.		Ml.	
—	Ostrau	—	Ostrau
37	Wien	37	Wien
78½	Triest	51	Steinbrück
		20	Zengg
Sa. 115½ Ml.		Sa. 108 Ml.	

Die Kohle von Fünfkirchen

nach

VILLACH

über Pragerhof		*abgekürzte Linie über Petten*	
Ml.		Ml.	
—	**Fünfkirchen**	—	**Fünfkirchen**
10	Barcs	10	Barcs
10	Kottori	10	Kottori
12	Pragerhof	12	Petten
$2^1/_2$	**Marburg**	2	**Marburg**
Sa. $34^1/_2$		Sa. 32	
—	Marburg	—	Marburg
17	Klagenfurt	17	Klagenfurt
5	**Villach**	5	**Villach**
Zus. $56^1/_2$ Ml.		Zus. 54 Ml.	

zur Adria.

nach Fiume kürzeste Linie		*nach Zengg kürzeste Linie*	
Ml.		Ml.	
—	**Fünfkirchen**	—	**Fünfkirchen**
10	Barcs	10	Barcs
20	Agram	20	Sissek
25	**Fiume**	20	**Zengg**
Sa. 55 Ml.		Sa. 50 Ml.	

Die Kohle von Hatzeg

in

SIEBENBÜRGEN.

Ml.	
—	**Hatzeg**
—	Pisky
4	Déva
26	Arád
10	Kikinda
15	Zombor
5	**Essegg**
Sa. 60	
—	Essegg
30	Sissek
20	**Zengg**
Zus. 110 Ml.	

Die Kohle von Oravicza

im

BANAT.

Ml.	
—	**Oravicza**
$5^1/_2$	Jassenova
14	Pancsova
$4^1/_2$	Semlin
26	**Essegg**
Sa. 50	
—	Essegg
30	Sissek
20	**Zengg**
Zus. 100 Ml.	

Diese Vergleichung zeigt:
dass der Weg der böhmischen Kohlen nach Triest und den adriatischen Seehäfen über Iglau kürzer ist, als der Weg über Brünn; und der Weg per Franz-Josefs- und Rudolfsbahn kürzer, als der Weg über Iglau; und dass schliesslich der kürzeste der geografische oder handelspolitische, d. i. der directe ist.

Es ist nemlich

die Linie Kladno-Triest über Brünn . . . . 139 Ml.,
„ „ „ „ „ Iglau . . . . 121½ „ d. i.
die Linie Kladno-Iglau 17½ Ml.

die Linie Kladno-Triest über Brünn . . . . 139 Ml.,
„ „ „ „ per Fr.-Jos. u. Rudlfsb. 120 „ d. i.
die Linie Kladno-Rudolfsbahn 19 Ml.

und endlich

die Linie Kladno-Triest über Brünn . . . 139 Ml.,
„ „ „ „ directe (geografisch) . 97½ „ d. i.
die geografische Linie Kladno-Triest 41½ Ml. kürzer

als die Linie Kladno-Brünn-Triest, eine Differenz, die sich abnormer kaum denken lässt.

Es ist ferner:

die Linie Turnau-Triest über Brünn . . . 135½ Ml.,
„ „ „ „ über Iglau . . . . 124½ „ d. i.
letztere um 11 Ml. und

die Linie Schazlar-Triest über Brünn . . . 131 Ml.,
„ „ „ „ Iglau . . . . 125 „ d. i.
letztere um 6 Ml. kürzer

als die Linie über Brünn.

Geografisch liegen somit die Kohlengruben von Kladno Triest am nächsten (97½ Ml.), die Kohlengruben von Turnau und Schazlar von Triest am entferntesten (125 Ml.).

Daraus ergiebt sich die Anomalie, so paradox dies erscheint, dass die von Triest geografisch entfernteste Kohle von Turnau und Schazlar

über Brünn, d. i. per Staats-, Nord- und Südbahn, factisch einen kürzeren Weg zurücklegt, als die geografisch nächste Kohle von Kladno.

Erst durch die handelspolitische Linie über Iglau treten die Kohlengruben von Turnau sowohl, wie die im äussersten Nordosten Böhmens, hart an der preussisch-schlesischen Grenze am höchsten Granitstücken des Riesengebirges in der nächsten Nähe der Schneekoppe liegende Steinkohle von Schazlar aus der gegenwärtigen unnatürlichen Richtung über Brünn in ihr natürliches Verhältniss ein, d. h. die Kohlengruben von Schazlar gehen dann in die vom adriatischan Littorale am weitesten entfernte, und jene von Kladno durch die Linie Prag-Villach in die dahin nächste Lage über, wie sie es in der That auch wirklich sind.

Die obige Vergleichung zeigt ferner: dass auch die projectirte Franz-Josefs- und Rudolfsbahn der böhmischen Kohle nicht den kürzesten Weg zu den adriatischen Seehäfen bahnt. Denn es ist:

	nach Triest,	nach Fiume,	nach Zengg,
die Linie Kladno			
pr. Fr.-Jos.- und Rudlfsb.	120,	116,	131½ Ml.
die Linie Kladno directe (geografisch)	97½,	92,	114 „
d. i. die geografische Linie um	22½,	24,	17½ „

ferner:	nach Triest,	nach Fiume,
von Rakonitz-Pilsen		
pr. Fr.-Jos.- und Rudlfsb.	116½,	109 Ml.
von Rakonitz-Pilsen geografisch	97½,	88 „
d. i. die geografische Linie um	19,	21 Ml. kürzer,

d. h. die Franz-Josefs- und Rudolfsbahn in ihrer gegenwärtigen Richtung von Prag nach Villach macht einen Umweg von 24½ Ml. und die Rudolfsbahn lässt ausserdem trotz der Schlangenwindungen über Hieflau, Rottenmann, St. Michael und Judenburg, — den Mittelpunkt der steiermärkischen Industrie, d. i. Vordernberg und Eisenerz, ganz ausser Acht, während, wie schon (S. S. 39) erwähnt, eine rein volkswirthschaftliche Linie von Leoben über Vordernberg, Eisenerz u. s. w. bis Steyer im Auschluss an die directe handelspolitische Linie

Prag-Linz-Klagenfurt

diesen Uebelstand vollständig beseitigt hätte.

Diese ganz abnormen Differenzen in den Bahn-Entfernungen zweier Orte, die sich gegenseitig ergänzen sollen, wie

Rakonitz-Pilsen-Triest per Fr.-Jos.- und Rudlfsb. 19 Ml.,
Kladno-Triest „ do. „ do. 22½ „
Kladno-Triest per Brünn endlich gar 41½ „ u. s. w.

machen natürlich jeden Bezug der böhmischen Kohle in Triest und den adriatischen Seehäfen bei dem bestehenden Tarif geradezu unmöglich.

Sie liefern aber zugleich auch den unumstösslichen und klaren Beweis, wie sehr die Anlage einer Bahn von der geografischen Lage abhängig, — und dass die Anlage einer Bahn ungleich wichtiger ist und weit mehr Aufmerksamkeit und richtigen Calcül erfordert und verdient, als dies bis jetzt in der Gepflogenheit war und leider noch ist.

Es ist durchaus nicht gleichgültig, „Wo?“ man eine Bahn überhaupt anlegt, und noch weit weniger, „Wie?“ man eine Bahn anlegt.

Wie viele Millionen für den Handel, die Industrie, für die Staatsfinanzen, für das Reich durch eine unrichtige, verfehlte Anlage allein verloren gehen, den theueren Bau gar nicht gerechnet, die bei einem richtigeren Calcül besser und zweckmässiger hätten angewendet werden können, beweisen die eben angestellten Vergleichungen bezüglich der Franz-Josefsbahn von Prag nach Budweis, der Rudolfsbahn u. s. w. am besten und am schlagendsten, nicht zu gedenken der früheren Betrachtungen rücksichtlich der nördlichen Staatsbahn von Gr.-Enzersdorf nach Tetschitz-Brünn, der Bahn Wildenschwert-Glatz u. a. m.

Sie beweisen aber auch zugleich, dass die volkswirthschaftlichen und unter diesen die Kohlenbahnen ganz besonders, wenn sie ihrem Endzweck entsprechen sollen, an die handelspolitische, d. i. an die geografisch kürzeste Linie unbedingt gebunden sind und ohne diese gar nicht bestehen können.

An je mehr handelspolitische Bahnen sich eine volkswirthschaftliche Bahn anschliesst, wie im vorliegenden Entwurf z. B. die Alföldbahn an die Bahnen Bregenz-Galacz, Ostende-Galacz und die Donau-Adriabahn, desto besser ist sie.

Man baue nur nach diesem Grundsatz und man wird ganz sicher nie fehlen.

Diesem Grundsatz entsprechend schliesst sich die Siebenbürgische Kohlenbahn

Petrosény-Hatzeg-Déva,

in Déva direct an die grosse handelspolitische Bahn Bregenz-Galacz, — und in Arád wieder über Kikinda an die Donau-Adriabahn Essegg-Zengg-Fiume u. s. w. an.

Und die Kohlenbahn

Oravicza-Pancsova

schliesst sich in Semlin an die handelspolitischen Bahnen

von Wien über Oedenburg und
von Wien über Stuhlweissenburg
nach Constantinopel und die Donau-Adriabahn
und von Semlin über Serajewo

an die grosse Adriabahn Triest-Zara-Spalato und Ragusa.

Eben so mündet die volkswirthschaftliche Bahn

Fünfkirchen-Belovar-Sissek

in Barcs direct in die handelspolitische Bahn Wien-Constantinopel, und in Sissek in die Donau-Adriabahn.

Die gegenwärtig nächste Kohle zur Adria wäre demnach die von Fünfkirchen nach Zengg-Fiume ca. 50—55 Mln., die weiteste dagegen jene von Kladno über Brünn nach Triest 139 Mln.

Der Kohlen-Tarif auf den meisten österreichischen Bahnen ist für Entfernungen von 100 Mln. und darüber bei vollen Wagenladungen

pro ZZ. und Meile 1 kr. ÖW.

Nimmt man also die gegenwärtige grösste Entfernung, d. i. jene von Kladno nach Triest, rund à 140 Mln. als Basis an, so ist die Fracht

auf 140 Ml. pro ZZ. und Meile à 1 kr. = 1 fl. 40 kr. ÖW.
für Stückkohle bester Qualität
Preis loco Grube . . . . . = — fl. 30 kr.
(was jedenfalls zu hoch ist),
Zufuhr per Axe und Spesen . . . . = — fl. 10 kr.
Summa 1 fl. 80 kr.,

ein Preis, welcher jeden Bezug der Steinkohle für die Fabrikation in dieser Entfernung ganz unmöglich macht.

Sollen also die kohlenreichen Districte die kohlenarmen gewinn-

bringend unterstützen, so ist dies nur möglich durch handelspolitische, d. h. durch geografisch kürzeste Bahnen, und einen handelspolitischen, d. h. äusserst billigen Frachtsatz.

In Deutschland ist der Tarif für Steinkohle auf Entfernungen über 100 Mln. und volle Wagenladung pro ZZ. und Ml. 0.12 kr. ÖW.

Rechnet man versuchsweise über 100 Mln. Entfernung pro ZZ. und Ml. 0.25 kr. ÖW., so ist der Preis

für 140 Mln. à 0.25 kr. ÖW. = 35 kr. ÖW.,
dazu Preis loco Grube tür
Steinkohle bester Qualität . 20 kr.,
Zufuhr per Axe und Spesen . . 6 kr.,
Summa 61 kr. ÖW. pro ZZ. und Ml.,

für 100 Ml. pro ZZ. und Ml.
0.3 kr. gerechnet giebt . . 30 kr. ÖW.,
dazu Preis loco Grube . , 20 kr.,
Zufuhr und Spesen . . . 6 kr.,
Summa 56 kr. ÖW. pro ZZ. und Ml.

Ferner geben 50 Ml. pro ZZ. und
Ml. à 0.4 kr. . . . . 20 kr.,
Preis loco Grube . . . . 20 kr.,
Zufuhr und Spesen . . . 6 kr.,
Summa 46 kr. ÖW. Kosten pro ZZ. und Ml.

Endlich 30 Ml. pro ZZ. und Ml.
à 0.5 kr. . . . . 15 kr.,
Preis loco Grube . . . . 20 kr.,
Zufuhr und Spesen . . . 6 kr.,
Summa 41 kr. ÖW. Kosten pro ZZ. und Ml.

Wie die Verhältnisse der österreichischen Industrie überhaupt und jene der Eisen-Industrie und der Seeschiffahrt insbesondere liegen, so darf die Kohlenfracht obige Preise nicht übersteigen, d. h. sie darf für Entfernungen

bis 30 Ml. pro ZZ. und Ml. nicht mehr als 0.5 kr. ÖW.,
„ 50 „ „ „ „ „ „ „ „ 0,4 kr. „
„ 100 „ „ „ „ „ „ „ „ 0.3 kr. „
über 100 „ „ „ „ „ „ „ „ 0.25 kr. „ betragen.

Nur in dieser Höhe ist der Kohlen-Tarif für die österreichische Production und den österreichischen Welthandel wahrhaft nützlich, nicht allein dass die Grubenbesitzer mit Preussen, England u. a. Staaten, sondern was die Hauptsache ist, dass sie auch unter sich recht gut und leicht concurriren können.

Beweis dessen nur beispielsweise die Kohle von Fünfkirchen als die nächste nach Klagenfurt à 50 Ml. — und die Kohle von Kladno und Radonitz-Pilsen als die zweitnächste auf der directen d. i. handelspolitischen Linie nur 66 und 62 Ml., so dass also alle drei Kohlengruben ohne grosse Preis-Differenz miteinander ganz gut concurriren können.

Dieser Kohlen-Tarif ist aber auch unbedingt nothwendig, damit die österreichische Industrie dabei bestehen und die inländische Kohle in jeder beliebigen Entfernung und nach jeder Richtung des Kaiserstaates von Nord nach Süd und von West nach Ost leicht beziehen könne, und dies um so mehr, als dieser Tarif zu Nutz und Frommen der Eisenbahnen und Dampfschiffahrten selbst, auch leicht möglich ist.

Und was von der Kohle gilt, gilt auch vom Salz, Getraide u. s. w.

Erhält aber diese Anschauung nicht sehr bald schon die ihr gebührende Geltung, nun dann findet eben die allgemeine Phrase „Eisenbahnen und Dampfschiffahrten fördern den nationalen Wohlstand, die nationale Kraft, die nationale Macht u. s. w.“ hier die umgekehrte Anwendung, denn Oesterreich wird durch einen in gar nichts gerechtfertigten Eisenbahn-Tarif nicht ausgebeutet, nein, sondern systematisch ausgesaugt und zu Grunde gerichtet.

Alles, was bisher zur Abhilfe geschah, war, dass verhandelt wurde.

Wohin führten aber die Verhandlungen? Ihr Erfolg heisst: Vertheuerte Lebensmittel, vertheuertes Fabrikat, vertheuerter Bau, unheilvolle Abnahme der Production, allmäliges Absterben des österreichischen Seehandels in Triest, gelähmte Steuerkraft, gänzliche Verarmung des Volkes u. s. w. Das sind die Folgen eines brutalen Güter- und Kohlentarifs.

Allerdings wäre bei nur einigem Ernst der Staatsverwaltung Abhilfe möglich gewesen. Die Rente der K.-F.-Nordbahn war nach ihren eigenen Berichten in den Jahren 1853 und 1855: 16 %, 1860: 15½ %, 1852, 1856 und 1861: 15 % und hat pro 1867 gewiss wieder 15 % überstiegen.

Die Aussig-Teplitzer Bahn weisst in ihrem Bericht an die General-

Versammlung pro 1867 mit hoher Befriedigung 4 % reinen Zinsen-Ertrag, dann Reservefond, Amortisationsspesen, Beitrag zum Pensionsfond und Tantième des Verwaltungsrathes und ausserdem noch mehr als 15 % reine Dividende für die Actionaire nach.

Also konnte trotz Eisenbahngesetz, trotz §. 10 e. die absolute Regierung den Tarif ändern und noch dazu bei der K.-F.-Nordbahn, die gewissermassen massgebend für die andern Bahnen ist.

Doch vergebens tönt seit Jahrzehnten der Nothschrei des Volkes nach Abhilfe, vergebens appellirt die öffentliche Meinung, die Presse, die Industrie, der Kaufmann, die Nation, ja selbst die Regierung an die Loyalität, an das Ehr- und Rechtlichkeitsgefühl der Eisenbahnverwaltungen.

Die Eisenbahn-Barone stützen sich trotzig auf ihr Monopol, auf das Eisenbahngesetz von 1854. Und Jahre und Jahre vergehen und mehr und mehr steigt die Noth des Volkes. Millionen schmachten unter dem cynischen Druck unersättlicher Hab- und Beutegier und wieder und wieder bitten und flehen Volk und Staat vergebens um Abhilfe.

In die stolzen Hallen der Eisenbahn-Paläste dringt kein Laut für die Wünsche und Bedürfnisse des Volkes, regt sich keine Spur von Menschlichkeit und Pflicht und selbst die hohen Säle der Regierung scheinen taub geworden gegen die Klagen und Bitten des Volkes.

Die absoluten Minister scheuen sich, den Uebergriffen der Eisenbahn-Verwaltungen entgegen zu treten und an dem alten Eisenbahngesetz auch nur zu rütteln, bis endlich, von der Wucht der Alles zermalmenden Noth getrieben, die Gross-Commune Wiens im Namen der Reichshauptstadt, und der muthige Bürger und wackere Kämpe für Recht und Pflicht, Sigl, einer der grössten und intelligentesten Industriellen im Maschinenbau, im Namen des schwer bedrängten Volkes und der schwer bedrängten Industrie ihre gerechten Klagen und Bitten um Abhilfe unter die schützenden Fittige des Reichsrathes stellen. —

Oesterreich lebt von einem Tag zum andern, die materielle Lage der österreichischen Bevölkerung gestaltet sich immer trostloser, die volkswirthschaftlichen Zustände immer bedenklicher und schwankender, und nicht die neuen Handelsverträge sind der Grund des Uebels, wohl aber die seit Decennien begangenen und endlich eingestandenen, aber leider noch immer nicht verbesserten Fehler; dringender als je erhebt die öffentliche

Meinung grollend ihr Haupt gegen die gänzliche Missachtung der Volkswirthschaft einer blos von blinder Habsucht unerschütterlich geleiteten Kaste privilegirter Eisenbahn-Monopolisten. Der allgemeine Nothschrei der ganzen Bevölkerung, der laute Ruf nach Abhilfe tönt durchs ganze Reich, auf damit das Concordat der Eisenbahn-Barone falle.

Die Petitionen der vorzüglichsten Handelskammern, Communen und Vereine von Industriellen, Bürger und Insassen um Reform des Eisenbahn-Tarifs, unterstützt durch 36,000 Unterschriften, liegen bereits dem Reichsrathe vor, und leider steht trotz allen diesen unzweideutigen Kundgebungen zu besorgen, dass ohne lange schwierige Verhandlungen diesen wirklich namenlosen Zuständen in so lange nicht abgeholfen wird, als das Eisenbahngesetz von 1854 und die Betriebs-Ordnung von 1851 zu Recht bestehen.

Hieraus folgt, dass es nicht mehr genügt, die frühere Staatsverwaltung und ihre faule, energielose General-Inspection mit gerechten Vorwürfen zu überhäufen, sondern es müsste nunmehr der Vorwurf alle Jene treffen, welche berufen und ermächtigt sind, auf legislativem Wege gründliche Abhilfe zu schaffen.

Was das Volk vor Allem wünscht, ist die höhere Auffassung in den leitenden Kreisen. Das Volk verkennt die Schwierigkeiten nicht, aber eben desshalb und gerade desshalb thun es halbe Massregeln nicht. In Preussen ist das Salz-Monopol aufgehoben. Was hindert Oesterreich daran? — In Preussen ist der Pfennig-Tarif bei Eisenbahnen eingeführt und neuerdings auch in Sachsen. Was hindert Oesterreich daran? — Und so kann man fort ins Unendliche fragen. Mit kleinen Mitteln grosse Erfolge erzielen, dazu ist die Zeit wahrlich nicht angethan. Unsere Zeit erfordert gebieterisch heroische Mittel und diese aus den Händen der leitenden Staatsmänner. —

Die unter dem absoluten Regime abgeschlossenen schlechten, unvortheilhaften und unvolkswirthschaftlichen Eisenbahn-, Salz- und andere Verträge müssen von der neuen liberalen und verantwortlichen Regierung um so mehr einer genauen Revision durch den Reichsrath unterzogen werden, als die Vertragspflichten von der andern Seite nichts weniger als präcise eingehalten und mit einer ungeheuren Nonchalance, wie wir bereits bewiesen, beinahe täglich verletzt, gebrochen und umgangen werden.

Die Eisenbahn-Verwaltungen haben seit ihrem Bestehen die Schwäche, Nachgiebigkeit und Noth der jeweiligen Regierung in so unverantwortlicher Weise ausgenützt und nützen sie zur Stunde noch aus, dass es geradezu sonderbar erscheint, wenn sich ein Minister vernehmen lässt, die Regierung müsse bei Eisenbahn-Reformen auf Grund von Compromissen resp. von Entschädigungen an Eisenbahnen mit denselben unterhandeln.

Wenn die Regierung ohne viel Aufhebens das Eisenbahngesetz resp. Concessionsgesetz von 1854 nur einfach categorisch handhabte oder besser noch ganz aufheben würde, d. h. die Regierung entledige sich ihrer liebenswürdigen Hausfreunde, welche die Noth des Staates bisher missbrauchten, und sich von seinem besten Mark wohl nährten, — die Regierung gebe diese unglücklichen Verbindungen auf, — die Regierung schaffe ein den Bedürfnissen der Neuzeit und den Bedürfnissen der Industrie und der Landwirthschaft und des Kaiserstaates angemessenes Eisenbahngesetz, — so wird kein vernünftiger Mensch in der ganzen Welt dieselbe irgend eines Rechtsbruches beschuldigen und könnte es auch nicht. Das Recht ist schon längst von den Eisenbahnen gebrochen.

Die ersten und nothwendigen Folgen eines neuen, guten Eisenbahn-Gesetzes, basirt auf eine mehr rationelle Anlage und einen mehr rationellen Betrieb und Bau der Eisenbahnen mit einem billigen Tarif, sind unberechenbar.

Ein regeres Leben in der Industrie, namentlich im Bergbau auf Steinkohle selbst, und die dadurch verbesserte Waldkultur werden unfehlbar ihren äusserst wohlthätigen Einfluss auf die Production und den Schiffsbau als erstes Mittel zum Welthandel zu allernächst geltend machen. Steinkohle und Holz greifen tief ein in's volkswirthschaftliche Leben der Völker und fördern deren Wohl und Macht.

Was endlich

betrifft, so finden sich diese durch die handelspolitischen und volkswirthschaftlichen Bahnen gleichsam von selbst.

Entweder sind strategische Punkte zugleich grosse Handelsverkehrspunkte, wie Magdeburg, Mainz, Cöln, Kosel, Königsberg, Krakau etc. etc. und bilden zugleich selbst wichtige Knotenpunkte einer grossen handelspolitischen Verkehrslinie, liegen also in der kürzesten strategischen Verbindung mit den Hauptorten der Provinzen und des Reiches:

Oder sie fallen unmittelbar in's grosse handelspolitische und volkswirthschaftliche Verkehrsnetz, wie Coblenz, Olmütz, Theresienstadt, Essegg, Peterwardein u. a., liegen also abermals in der nächsten strategischen Verbindung mit den Hauptverkehrspunkten des Reiches.

Oder endlich sie liegen ausserhalb des allgemeinen Verkehrs, wie Neisse, Glatz, Comorn, Pola u. a. m., und dann können sie sehr leicht durch Zweigbahnen mit den grossen Verkehrslinien verbunden werden.

Die strategische Linie Raab-N. Szöny (Comorn) ist, wenn nicht gerade verfehlt, so doch ihrem strategischen Zweck nicht vollkommen entsprechend, d. h. ihre Zufuhr von Proviant, Munition, Truppen etc. ist nur einseitig gesichert.

Jedenfalls wäre es geboten gewesen, die Eisenbahn von Raab direct nach Ofen-Pest zu führen und Comorn durch eine Flügelbahn etwa von N. Igmánd oder Kis-Bér zu verbinden.

Dadurch war der kürzeste Weg zum schwarzen Meer rechts und links der Donau angebahnt, und zwar jenseits von Pest über Debreczin nach Odessa, — und über Gross-Wardein nach Galacz; — und diesseits von Raab über Stuhlweissenburg nach Semlin und Constantinopel, — also dass Raab der Knotenpunkt für drei grosse handelspolitische Bahnen und die Zufuhr nach Comorn von drei verschiedenen Seiten, Wien, Ofen-Pest und Stuhlweissenburg zugleich ermöglicht wurde. Ausserdem würde eine Eisenbahn vom linken Donauufer etwa von Neuhäusel nach Comorn ihre Vertheidigungsfähigkeit nur erhöhen.

Die strategische Bahn nach Pola würde am besten durch eine Abzweigung zwischen Triest und Fiume etwa in Castelnuovo mit der Südbahn

verbunden und von dort über Pinquente, Pisino, Dignano, Fasana direct nach Pola geführt werden.

Diese Bahn würde ganz Istrien in der Mitte durchschneiden und sich dann in mehreren Abzweigungen mit den Häfen Parenzo, Umago, Rovigno u. a. volkswirthschaftlich verbinden, und dadurch nicht allein die Widerstandsfähigkeit des Kriegshafens Pola ungemein erhöhen, sondern gleichzeitig ganz Istrien und das Fiumaner-Gebiet gegen feindliche Anfälle sicher stellen.

Die projectirte Bahn Wildenschwert-Glatz über Wigstadtl nach Mittelwalde an der preussisch-schlesischen Grenze ist zwar eine strategische, die Oesterreich in Folge des Prager Friedens zu bauen verpflichtet ist, aber es wäre besser, diese Linie anstatt mit Wildenschwert direct mit B. Trübau zu verbinden und dadurch gleichzeitig eine neue handelspolitische Linie über Brünn nach Breslau zu gewinnen. Die Industrieorte Senftenberg und Grulich wären durch Seitenbahnen zu verbinden. Die gegenwärtige Linie über Wildenschwert ist jedenfalls auch strategisch verfehlt.

Eine Verlängerung von der Oravicza-Kohlenbahn-Station Rakasdia nach Mehadia und von dort nach Orsova wäre ebenfalls strategisch wie volkswirthschaftlich als ganz richtig sehr empfehlenswerth.

Die strategischen Punkte Josefstadt, Königgrätz, Theresienstadt, Olmütz, Krakau, Temesvár, Karlstadt u. a. m. geniessen die jeweiligen Vor- und Nachtheile der mit ihnen verbundenen Bahnen. Erst mit dem Ausbau eines rationellen, handelspolitischen und volkswirthschaftlichen Verkehrsnetzes werden auch die strategischen Linien ihre wahre Bedeutung und Würdigung finden und deren weitere Anlage und Ausführung begünstigen.

Rückblick.

Nach dem vorliegenden Entwurf würden Eisenbahnen den Handel Oesterreichs von West nach Ost und von Nord nach Süd und umgekehrt vermitteln, fruchtbare und productenreiche, aber bis jetzt nur schwach bewohnte Gegenden bevölkern, (Küstenland, Siebenbürgen, Bucovina und Ungarn), die Salz-, Korn- und Industriegebiete des Reiches verbinden, die an guten und sichern Häfen reiche Küste der Adria dem Weltverkehr eröffnen, den Gedankenaustausch der Völker fördern, die Steuerkraft des Reiches heben und was die Hauptsache ist, die volle Freiheit der Bewegung nach jeder Richtung des Reiches wahren.

Um so bedauernswerther ist die seit 1858 andauernde Verzettelung der wichtigsten volkswirthschaftlichen Interessen.

Nächst den staatsrechtlichen sind es unstreitig die materiellen Interessen, welche die vollste, ungetheilteste Aufmerksamkeit des Reichsrathes verdienen.

Die Nothwendigkeit einer Aenderung und Regelung im nationalöconomischen und handelspolitischen Sinne, der laute Ruf nach Reformen im Eisenbahnwesen ist bis jetzt leider spurlos verhallt.

Nicht der Associations- und Unternehmungsgeist eines Volkes, nicht aller Ueberfluss disponibler Capitalien erzeugen das commerzielle Leben desselben, vielmehr müssen Handel und Industrie harmonisch Hand in Hand gehen, um dasselbe blühend zu gestalten.

Der Handel ist es, welcher der Industrie vortheilhafte Absatzwege nach Innen und nach Aussen eröffnen muss.

Frankreich kann Oesterreich in dieser Beziehung als Muster dienen.

Frankreich besitzt derzeit ein sehr ausgebreitetes, gut angelegtes Verkehrsnetz. Gleichwohl sah sich die französische Regierung im August 1867 veranlasst, den Ausbau seiner Communicationswege, Land- und Vicinalstrassen nach einem bestimmten Systeme anzuzeigen, welche binnen 10 Jahren vollendet sein müssen.

Wann wird in Oesterreich eine Verordnung erscheinen, welche den Ausbau seiner Verkehrswege nach einem bestimmten Systeme und in einer bestimmten Zeit anordnet? —

Heute bestimmt blos das Capital eine Eisenbahnlinie zu Gunsten des

Concessionsbewerbers oder grossen Bau-Unternehmers, — der schaffende Gedanke, die höhere Leitung fehlt.

Wenn die Handels-Minister der absoluten Regierung die Concession einer Bahnlinie blos und einzig nur von der besten Geld-Garantie dafür abhängig machten, so ist diese Auffassung der Eisenbahnverhältnisse vielleicht kaufmännisch practisch, aber volkswirthschaftlich und am allerwenigsten staatsmännisch richtig ist sie sicher nicht.

Gegenwärtig jagt eine Gesellschaft die andere, und die vorparlamentarische Regierung glaubte durch gegenseitiges Aufeinanderplatzen der Bewerber, d. h. durch eine falsche Concurrenz, für den Staat die billigsten Bedingungen zu erzielen. Dem ist aber nicht so.

Die Corruption kreist in weiten Ringen, und des Endes Ende ist doch immer wieder nur, dass der Staat jederzeit das unvortheilhafteste Geschäft gemacht hat, dass der Staat den Preis bezahlt.

Die Concessionsbewerber, meist solche, denen es gar nicht Ernst ist, selbst zu bauen und ihre Concession nur als Aushängeschild für ihre Geld-Speculationen benützen, diese Concessionsbewerber sollten andererseits auch wohl bedenken, dass bei dem Schacher um Eisenbahnen oder Eisenbahn-Concessionen sich schliesslich doch nicht immer, wie bei der Südbahn, ein sogenanntes gutes Geschäft machen lassen wird, wobei die Regierung, wie bei der Südbahn, 84 Millionen so mir nichts, dir nichts, in den Wind schlägt; sondern dass endlich doch auch einmal der Tag kommen wird und unfehlbar kommen muss, dieser Art Geschäfte ein Ende zu machen und ein geregeltes Verfahren in den Bau und Betrieb der Eisenbahnen einzuführen.

Es wäre wirklich nur Zeitverlust, über die Nothwendigkeit und Wichtigkeit der Eisenbahnen für den Handel noch weiter auch nur ein Wort zu verlieren.

Oesterreich baue seine handelspolitischen und volkswirthschaftlichen Bahnen, wie es sein selbsteigenstes Interesse fordert, bis an seine äussersten Grenzen, unbekümmert darum, ob das Ausland diesen seinen Interessen entgegen kommt oder nicht.

Die noch rohen Culturländer, wie Russland, die Moldau, die Wallachei, Serbien, Bosnien u. s. w., ob diese den österreichischen Interessen im Augenblicke huldigen oder nicht, werden sich um ihres materiellen Vortheils

willen früher oder später doch anschliessen. Aber Oesterreich baue rationell.

Der Haupthebel aller Unternehmungen in der ganzen Welt ist Geld. Doch sind die Grundsätze und Anschauungen für das Geld als Mittel sehr verschieden.

„Ist Geld der Hebel für jede Unternehmung überhaupt, so ist umgekehrt jede gut geleitete Unternehmung der sicherste Hebel für's Geld.“

Jede Gesellschaft, die sich bildet, arbeitet vor Allem im allgemeinen Interesse des Consumenten, speziell jedoch für ihr eigenes und zugleich für die Interessen des Staates.

Nur sehr wenige Einzelne erkennen und erfassen diesen goldenen Grundsatz vom grossen nationalen Standpunkte aus. Darum sind auch bis in die neueste Zeit alle grossen Unternehmungen karg, darum am Ende durchaus verfehlt in der Anlage, im Betrieb, und dadurch natürlich auch in der Rentabilität.

Viele Unternehmungen verzehren sich und gehen auf im Monopol und in dem eigenen verfehlten Principe.

Verfehlte theuere Anlage, verfehlter theuerer Bau und verfehlter über-hoher Tarif, das sind die Grundübel des verfehlten österreichischen Eisenbahn-Verkehrs, welche gründlich zu beseitigen dringendste Aufgabe ist.

Wie viele hohe und empfindliche Verluste Oesterreich durch eine verfehlte Anlage bereits erlitten und noch fortwährend erleidet, bedarf keines weiteren Beweises; und was den verfehlten Bau der österreichischen Eisenbahnen betrifft, so herrscht darüber bei Laien und Nicht-Laien nur eine Stimme, des Spottes, des Tadels und der Missbilligung. Wir erinnern unter vielen nur an den Nothschrei des Bezirkes Fünfhaus, vis-à-vis dem Bahnhof und Damm der Elisabethbahn in der nächsten Nähe von Wien, welch' letzterer alle und jede Communication des Bezirkes hemmt.

Gleiches ist für den Bahnhof der Franz-Josef-Bahn zu befürchten.

Die guten Väter der guten Stadt Wien, die Bahn-Direction und das Ministerium für Handel etc. etc. debattiren schon seit Jahren, wohin sie den neuen Bahnhof stellen sollen, und es scheint fast, dass derselbe gerade wieder dorthin kommt, wo er gar nicht hin gehört.

Auffällig bleibt es, dass man immer nur grossen Geldfirmen den Bau

überträgt. Warum werden nicht kleinere Bau-Unternehmer berufen und denselben einzelne Parzellen (Loose) unter billigen Bedingungen überlassen? —

Wahrscheinlich darum, weil grosse, bereits reich gewordene Bau-Unternehmungen das ausschliessliche Monopol besitzen, den Staat im weitesten Sinne des Wortes auszubeuten,

Wie endlich ein verfehlter Betrieb im Verein mit einem brutalen Tarif den Staat an das Hungertuch bringen, davon sprechen die öffentlichen Zustände laut und vernehmlich genug.

Wirklich erhebliche Projecte werden berghoch anwachsen, wenn sich dieselben auf ein bestimmtes Programm, auf ein Princip und auf ein lichtes, klares, freisinniges Eisenbahngesetz stützen.

Auf Grund dieses Programms und Eisenbahngesetzes kann dann die Regierung ganz einfach Bedingungen stellen, welche zu erfüllen oder nicht zu erfüllen der Concessionär erklärt.

Damit würde nicht allein der Concurrenz der freieste Spielraum eröffnet, sondern auch der Bewerber ohne allen weiteren Zeit- und Geldverlust in kürzester Frist seinen Bescheid erhalten können, was bis jetzt leider auch nicht der Fall ist.

Es ist ein ungeheurer Vortheil, wenn die Regierung nie unsicher und schwankend, sich ihres Zieles bewusst vorgeht, anstatt dass sie, wie bisher, mit ihren Concessionen von der Hand in den Mund lebt.

Die bisherige Planlosigkeit, dieses Herumtappen und Herumhaschen nach etwas Reellem lässt überall die nöthige Sicherheit vermissen, daher auch das lange Zögern, und Warten, und Feilschen, und Hinausziehen bis in's Unendliche.

Ob eine Bahnmeile etwas mehr oder weniger kostet, ob der Staat einige Gulden mehr oder weniger garantirt, ist ganz gleichgültig: die Hauptsache ist, dass ihre Anlage und eben so ihr Tarif volkswirthschaftlich und handelspolitisch richtig sind.

Etwas anderes ist es mit dem Agio-Zuschlag. Der Silber-Agio-Zuschlag ist durch gar nichts gerechtfertigt, der Ausländer wechselt sein Silber ohnedies in österreichisches Papiergeld um und hat also factisch dabei schon seinen Agio-Gewinn.

Erlaubt ihm nun die Staatsverwaltung noch überdies den Agio-

Zuschlag auf den Tarif, so sanctionirt die Regierung ein Wuchergeschäft par excellence und zwar nur auf Kosten ihrer eigenen Industrie und ihres Handels.

Zahlt dagegen der Ausländer wirklich mit Silber, so gewinnt er dabei ebenfalls das Agio, d. h. er zahlt um so viel weniger, als das Agio in ÖW. beträgt.

Am besten ist es, die Concession nur auf ÖW. zu ertheilen, ohne alle und jede Clausel.

Der Agio-Zuschlag beim Tarif ist unbedingt ganz unzulässig.

Was die Geldbeschaffung betrifft, so ist diese allerdings schwer. Die Ursache liegt theils in den zerrütteten Finanzverhältnissen des Staates, welche möglichst auszubeuten nicht allein das Ausland, als vielmehr auch die eigenen Finanz-Barone eifrigst bestrebt sind, — theils in der politischen Lage des Reiches, und gewiss würde eine durch das Heeres-Budget geordnete Reichs-Finanz-Wirthschaft wesentlich dazu beitragen, die Hauptquelle des wirthschaftlichen Lebens, und das ist ohne Frage das Capital, für die Werke des Friedens zu schaffen.

Disponibles Capital schafft wieder Unternehmungslust und steigert die Production. Wer viel producirt, sucht schliesslich Ersatz für seine Waare im Handel, im Welthandel.

Eisenbahnen und Schiffe aber sind die Mittel zum Welthandel. Will Oesterreich prosperiren, d. h. reich und mächtig werden und seine Staatsschulden leicht zahlen, so kann es dieses nur erreichen, indem es seine reichen Boden- und Industrie-Erzeugnisse durch den Handel nach Aussen verwerthet.

Dazu zwingen es schon die abgeschlossenen Handelsverträge.

Dann aber muss der Handel ebenso nach bestimmten Prinzipien und zwar ganz unabhängig vom Ausland geleitet werden.

Die Theilung der Arbeit ist dazu die erste Bedingung. Der Fabrikant und der Kaufmann müssen sich gegenseitig unterstützen, und für diese beiden wieder muss der Banquier jederzeit seine Fonds offen halten.

Bei den grossen Industriellen, wie Rothschild, Sina, Springer, Todesco, Dreher, Drasche, Liebig, Schoeller, Miller, Leutenberger (Kosmanos), Warnsdorf u. a., wo Fabriksherr, Kaufmann und Banquier in einer Person vereinigt sind, ist dies allerdings nicht nothwendig.

Bei den kleinen Gilden aber ist ein Export nur möglich durch das lebhafte Ineinandergreifen aller drei Factoren.

Bei einer solchen Organisation der Geschäftszweige wird allmählich auch die kleine Industrie erblühen und erstarken und den Handel fördern.

Oesterreich ist durchschnitten von grossen Wasserstrassen, seine Grenzen reichen bis an's Meer. Diese geografische Lage allein schon bedingt seine Betheiligung am Welthandel.

Wenn die Schweiz, Sachsen u. a. Theile Deutschlands, deren Gebiete nicht an's Meer reichen, trotzdem mit Erfolg am Welthandel theilnehmen und ihre Waaren Transito durch Oesterreich nach dem Orient schicken, so ist nicht abzusehen, warum dies Oesterreich einfach und directe nicht auch thun sollte und könnte?

Um gerecht zu sein, muss man sagen, dass in diesem Falle jede und alle Schuld nicht die österreichische Regierung, sondern das österreichische Volk einzig und allein trifft.

Das österreichische Volk ist kein Handelsvolk, denn sonst würde es nicht mit einer so grenzenlosen Apathie sich die goldenen Früchte seines Fleisses vom Auslande entreissen lassen.

Beweis dessen, dass fortwährend österreichische Erzeugnisse nach Russland, dem Orient und anderen Staaten als ausländisches, nicht österreichisches Fabrikat ausgeführt werden und reissend Absatz finden.

Ein wirklich handeltreibendes Volk wird sich eine solche Uebervortheilung nie und nimmermehr gefallen lassen.

Die Türkei, Russland, Griechenland, Aegypten, Italien, Spanien, nicht zu sprechen von Indien und Nord-Amerika, alle diese Länder bieten einen grossen, weiten Markt für österreichische Waare, um dort ausserordentliche, gewinnbringende Geschäfte zu erzielen.

Und es geschieht Nichts, gar Nichts. — Es ist nicht der Zweck dieser Brochure, alle Unterlassungssünden aufzuzählen, welche dem österreichischen Handelsgeist zur Last fallen. Diese Zeilen sind ausschliesslich nur der Anlage von Eisenbahnen als Mittel zum Welthandel gewidmet, aber den österreichischen Handelsgeist aus seiner Lethargie aufrütteln, denselben wecken und anspornen zu reger Thätigkeit, das ist der Mühe und des Lohnes wohl werth.

Auch ist darüber bereits viel und ausführlicher in andern vorzüglichen

Werken geschrieben und angedeutet worden, wir verweisen nur auf das ausgezeichnete Werk des Novara-Reisenden Ministerialrath Dr. Scherzer u. a. m.

Das Bestreben, durch Export-Gesellschaften den österreichischen Handel zu heben, ist sehr löblich, aber die Creirung selbst von 1000 Export-Gesellschaften wird allein den österreichischen Welthandel nicht heben, so lange nicht die Industrie, das Fabrikat u. s. w. sich selbst Exportfähig gestalten, so lange die österreichischen Seehäfen ohne Schiffe, die Schiffe ohne Waare, die Waare ohne Zufuhr todt liegen.

Vergebens sucht man auf den grossen österreichischen Binnengewässern nach dem lebendigen Treiben eines blühenden Handels, eines regen Verkehrs. Das Wasser, dieses köstliche und wohlfeile Element, liegt beinahe ganz unbenützt. Was Oesterreich all' und überall fehlt, sind Schiffe, Schiffe, Schiffe.

Oesterreich umfasst ein schiffbares Wassergebiet von mehr als 1200 deutschen Meilen, wovon 490 Ml. mit ca. 160 Dampfern befahren werden. Der Rest, über 700 deutsche Meilen der kostbarsten Wasserstrassen liegen todt, weil unbenützt und für den Verkehr verloren.

Die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ist die einzige, welche den internationalen Verkehr längs der Donau von Donauwörth bis an's schwarze Meer, (bairische Donau 36, österr. 180, türk. 119) zusammen 335 Ml. und ihre Nebenflüsse zus. 278 Ml., in Summa 613 d. M., schwach und ungenügend genug vermittelt.

Sie zählt gegenwärtig 134 Dampfer, d. i.

48 Personendampfer
24 Frachtdampfer
26 Propeller und
36 Remorqueurs

mit ca. 600 div. Waaren-, Kohlen- etc. Schiffen und kleinen Fahrzeugen, d. i. 1 Dampfer auf 4 Ml. mit ca. 4 div. Schiffen.

Die Dampfschiffe der Wiener Schiffsmeister-Compagnie und der östr. St.-Esb.-Ges., im Ganzen 8—10 Dampfer, bilden derzeit die ganze Concurrenz. In Pest sucht sich zwar seit Jahren eine Dampfschiffahrts-Gesellschaft unter dem Titel „Pester Lloyd" zu bilden. Die grossartigen

Pläne derselben sind indessen, bis jetzt wenigstens, immer nur am Papier ausgeführt geblieben.

Ausserdem werden nur noch die Elbe von Leitmeritz bis Bodenbach und einige Seen, zus. 33 Ml., von ca. 8—10 Dampfern befahren.

Es ist dies der beste Beweis eines noch wenig erwachten und noch weniger reifen handelspolitischen österreichischen Handelsgeistes.

Am Rhein sind schon längst eine Anzahl concurrirender Unternehmungen thätig. Fast stündlich eilen Dampfer ab und zu und es herrscht dort ein Dampfverkehr, wie sonst nur auf den berühmtesten Strömen Nord-Amerika's, und die Oberrheinische Schiffahrt concurrirt mit den Bahnen auf dem rechten und linken Rheinufer bei sehr ermässigten Preisen.

Englands berühmtes Canal-System steht im schönsten Verhältniss zu seinem lebhaften inneren Verkehr, und Europa staunt jetzt schon über die Grösse der Communicationsmittel von Nord-Amerika und den Umfang des durch sie bedingten Verkehrs.

Als 1830 die Dampfschiffahrt am Mississippi begann, zählte dieselbe kaum 50 Dampfer, 1852 aber bereits 900, 1855 aber schon 1300 und gegenwärtig über 3000 Flussdampfer (Waaren-, Kohlenboote, Stehschiffe, kleine Fahrzeuge ungerechnet).

Die Fahrt am Mississippi von New-Orleans bis Luisiana, circa 1900 engl. Ml. d. i. 465 deut. Ml., kostet 12—15 Dollars.

Der Auswanderer zahlt für 6—8 Tage kaum 2½—3 Dollars pr. Tag. Das Geheimniss dieses fabelhaften Aufschwunges liegt in der Concurrenz.

Oesterreich hat so viele Canäle, so viele Landseen und Wasser jeder Art, dass es nur sein Flusssystem besser auszubilden und zu reguliren braucht, um in seinen inneren Erfolgen unerreicht dazustehen.

Und was thut Oesterreich? — Nun in Oesterreich ist nicht einmal Wien, die Metropole, durch ein einfaches und gemeinnützliches Kanalnetz hinreichend geschützt und bewässert. Von einem grossen, das Kaiserreich umfassenden Kanalsystem gar keine Spur.

Und seine Flüsse? — Die Weichsel und die Oder, der Pruth und der Dniester, die Mur und die Drau, die Waag und die Körös und wie sie sonst noch alle heissen, sie alle seufzen schon seit Decenien vergebens nach einem lebendigen Verkehr.

Europa's grösster Strom rollt seine Wellen einsam und verlassen, still und traurig hinunter an die wilden Gestade des schwarzen Meeres.

Bis einst die Donau sammt Nebenflüssen 1200 Dampfer mit 8—10,000 div. Waarenboten, Kohlenschiffen etc. befahren, d. i. per Meile 1 Dampfer mit 8—9 div. Boten, dann, aber erst dann beginnt der österreichische Welthandel seine Mission.

Nicht viel besser ist der Seeverkehr. Der ganze internationale Seehandel Oesterreichs concentrirt sich in Triest, und dort wieder nur in einer einzigen Gesellschaft, im österreichischen Lloyd.

Triest wurde viel gehegt und gepflegt, gehätschelt und von der Regierung, mit einer Sorgfalt ohne Gleichen, zum ersten Handels-Emporium des Kaiserreichs am adriatischen Golf künstlich emporgehoben.

Zum Dank dafür ist der Handel von Triest heute noch passiv. Triest versteht bis heute nicht seine eigentliche Bedeutung. Die Ursache liegt in der beispiellosen Vernachlässigung der übrigen Seehäfen an der Adria, im gänzlichen Mangel an Concurrenz.

Triest, abgesehen davon, dass es unter den österreichischen Seehäfen nur einen untergeordneten Rang einnimmt, Triest allein reicht für den österreichischen Welthandel nicht aus und kann es auch nicht, selbst wenn es seinem, Oesterreich spinnefeindlichen Separatismus weniger nachhinge, als ihm selbst und dem österreichischen Handel förderlich ist; — und der Golf von Fiume hat für die Schiffahrt bedeutende Schwierigkeiten, ist ausserdem durch seine geografische Lage für einen grossen Import nicht geeignet und somit nur auf den Export von Rohprodukten aus Ungarn, Slavonien und Croatien angewiesen.

Pola ist durch seine ungesunde Lage dem Handel nicht günstig, ist ausserdem Kriegshafen, — und Ragusa, die einst blühende Republik, welche 1450 über 45,000 Einwohner und 7 Millionen Zechinen im Staatsschatz zählte, liegt zerstört und zertrümmert und ist kaum fähig für einen traurigen Passivhandel.

Dagegen sind die prachtvollen istrianischen Häfen von Parenzo Umago, Rovigno u. s. w., von der Regierung bis jetzt sogar wenig beachtet, ganz geschaffen für eine mächtige Concurrenz mit Triest und könnten sehr leicht mit Wien und den industriereichen Hinterlanden durch Schienenwege verbunden werden (S. S. 15. 16. 17).

In gleicher Weise wurden seit 1814 die Häfen von Croatien und Dalmatien für den österreichischen Seehandel viel, viel zu wenig berücksichtigt, begünstigt und unterstützt, als da sind Carlopago, Zengg, Sebenico, Zara, Lessina, Lissa, Cattaro und, alle überragend, der Hafen von Spalato.

Spalato im Centrum der adriatischen Küste, 75 Meilen südlich von Triest, ist seit seinem Bestehen der Hauptstapelplatz zwischen beiden Küsten des adriatischen Meeres, und zugleich der beste Stapelplatz für die unteren Donauländer, Nieder-Ungarn, Slavonien, Serbien, Bosnien und die Herzegowina.

Spalato mit seiner schönen und sicheren Rhede im Süden und seinem herrlichen Hafen „Alle paludi“ im N.-O. der Stadt, (der alte über 2 deut. Ml. ausgedehnte Hafen der Dalmatier „Navale Dalmatorum“), einer der grössten, sichersten und besten Seehäfen der Welt, gross genug um die Flotten zweier Welttheile aufzunehmen, und dessen Strand Raum genug bietet für die prächtigsten Dock's, Schiffswerften, Arsenale und Waarenhallen, —

Spalato mit seiner milden, stärkenden Luft und seinem köstlichen aus den dinarischen Alpen rasch abfallenden Trinkwasser, dessen Stromgefälle hundertfach als bewegende Kraft benützt werden kann, —

Spalato vereinigt unter den vielen und vorzüglichen Häfen der adriatischen Ostküste, geografisch, klimatisch, handelspolitisch und kulturhistorisch alle Elemente und Bedingungen für ein wichtiges österreichisches Handels-Emporium.

Die Wichtigkeit dieses Hafens haben schon die Römer und später die Venetianer erkannt, und Dioclet, der durch seinen politischen Scharfblick hervorragende Kaiser, wählte diesen Punkt zu seinem Lieblings-Aufenthalt, — und die neueste Zeit, unsere Zeit, die Zeit der Eisenbahnen und der Dampfschiffahrt, die Zeit des aufgeklärten handelspolitischen Jahrhunderts, kann und wird die Wichtigkeit eines solchen Handelsplatzes nimmermehr zurückweisen.

Die schöne langgestreckte Küste am adriatischen Golf zählt über 100 prächtige, dem Handel offene Seehäfen, die alle, Triest ausgenommen, nur einen traurigen Passivhandel treiben.

Oesterreich hat lange, sehr lange, geleitet von einer ganz verfehlten

Politik, gerade diese für seinen Handel unendlich wichtigen Häfen systematisch vernachlässigt und sich selbst damit auf's tiefste verwundet und geschlagen.

Ein grosser und glücklicker Umschwung zum Besseren hat stattgefunden, und heute, wo die neuesten Handels- und Schiffahrts-Verträge mit England, Holland, Italien, Frankreich, Preussen, dem Zoll-Verein u. a. Staaten, Oesterreich mehr denn je zum activen Handel, zum Welthandel drängen; heute, wo Handels- und Schiffahrts-Verträge Oesterreich in ein handelspolitisches Geleise gleichsam hineingepresst haben, heute ist, trotz aller Missgriffe, trotz aller Missgunst der inneren Verhältnisse für Oesterreich der geeignetste Zeitpunkt für eine mächtige Entwickelung seines Welthandels.

Oesterreich muss gerade jetzt diesen Zeitpunkt um so mehr benützen, als fremde, ausländische Thätigkeit beinahe fieberhaft bemüht ist, Handelsbeziehungen mit dem Orient anzuknüpfen und sich dieselben zu sichern, und die nahe bevorstehende Eröffnung des Suez-Canals eine ungeheuere Umwälzung, nicht allein in den Lebensbedingungen der orientalischen Völker, sondern unbedingt auch auf Oesterreich hervorrufen wird; — und es wäre geradezu ein Verbrechen, wenn Oesterreich nicht auch jene maritime Macht und jenen handelspolitischen Einfluss im Orient sich rechtzeitig genug sichern sollte, welche zu erringen es berufen, und was mehr, wozu es auch überreich befähigt ist.

Der kleine Küstenhandel in den 101 Seehäfen an der Adria belebt, erfrischt und stärkt allein den schwachen Pulsschlag des österreichischen Seeverkehrs längs dem 200 deut. Ml. langen Küstenstrich und trägt, im grellen Gegensatz zu Triest, mehr entschieden den Character eines stark-ausgeprägten specifisch österreichischen Handels, und würde es bei nur einiger Pflege, dessen mächtige Rückwirkung auf die Hinterlande sehr bald sichtbar werden, und den österreichischen Seehandel durch eine wohlthätige Concurrenz zwischen den Häfen von Istrien und Dalmatien zu einer ungeahnten Blüthe bringen.

Für diese Ausdehnung und die dahinter liegenden Hilfsmittel ist der gegenwärtige Stand der Handelsflotte circa 9000 Seeschiffe mit beiläufig 30,000 Matrosen ein kaum nennenswerther.

Die Handelsbewegung dieser Schiffe, so wie jene der grösseren Hafenplätze ist durchaus passiv.

Die Ausweise zeigen:

Bis 1861 in Triest	auf je	2	ZZ.	Einfuhr	1	ZZ.	Ausfuhr,	
„ 1864 „	„	„	„	1	„	„	1.2	„ „
„ 1865 „	„	„	„	1	„	„	1.02	„ „
„ „ in Fiume und allen übrigen 110 Seehäfen	„	1	„	„	1	„	„	
„ „ aus und nach Oesterreich	„	1	„	„	1	„	„	
„ „ aus und nach dem Ausland	„	1	„	„	1	„	„	

Diese Ziffern sprechen laut genug, um die österreichische Industrie und Handelswelt aus ihrer Lethargie zum activen Handel mächtiger denn je aufzurütteln.

Also schleicht und windet sich mühselig genug der österreichische Seeverkehr längs der Adria.

Die Concurrenz fehlt auf dem Meere und auf den Flüssen, auf dem Wasser wie auf dem Lande, bei der Dampfschiffahrt wie bei der Eisenbahn, und darum fehlt auch das rasch pulsirende Leben längs den grossen herrlichen Verkehrsadern des Kaiserreichs.

So sehr wünschenswerth Eisenbahnen zu den adriatischen Seehäfen auch waren und noch sind, und so sehr die Nothwendigkeit derselben zur Förderung der volkswirthschaftlichen Interessen des Kaiserstaates auch vielseitig anerkannt wurde, es geschah doch nur sehr wenig, um diese berechtigten Wünsche und Bedürfnisse zu realisiren.

Je mehr die geografischen, politischen und mercantilen Verhältnisse der österreichischen Seehäfen begünstigt werden durch das Heranziehen der Hinterlande mittelst Eisenbahnen, desto mehr müssen diese einer gesteigerten Wohlfahrt entgegen gehen, welche dann wieder entsprechend auf die Hinterlande zurückwirkt.

Eine Eisenbahn nach den Seehäfen der Adria von wo immer, hat für Oesterreich eine unermesslich wichtige handelspolitische Bedeutung.

Eine Eisenbahn nach den Seehäfen ist gleichbedeutend mit Seehandel, Welthandel, gleichbedeutend mit Kraft, Reichthum, Glück und Wohlstand.

Gleichwohl ist ausser Triest kein einziger Seehafen mit einer Eisenbahn verbunden und selbst diese einzige Bahn ist von sehr zweifelhaftem Werth.

Diese Vernachlässigung der österreichischen Seehäfen rächt sich bitter und ist zunächst die Hauptursache des gänzlich verfehlten österreichischen Eisenbahnnetzes.

Der österreichische Binnenhandel ist gebannt durch ganz verfehlte Eisenbahnen und einen höchst handelswidrigen Tarif, — die Flussschiffahrt liegt gleichsam als überflüssig ganz unbeachtet und unbenützt, — und schliesslich lässt die Seeschiffahrt Alles zu wünschen übrig, indem die unteren Donauländer, bisher von jeder Verbindung mit dem nahen, offenen adriatischen Meer ausgeschlossen, ihren Handel auf dem weiten und sehr theueren Umweg über's schwarze Meer zu vermitteln gezwungen sind.

Istrien, Triest, Fiume, Zengg und namentlich Dalmatien empfinden mehr als je den Mangel an handelspolitischen Eisenbahnen, den Mangel eines handelspolitischen Tarifs, den Mangel einer exportfähigen Industrie, den Mangel einer entwickelten Volkswirthschaft. Ackerbau, Viehzucht, Bergbau, die Schiffahrt, Alles liegt todt im Mangel an Communicationsmitteln.

Triest ist durch seine geografische Lage und die Natur seiner Hinterlande: Krain, Kärnthen, Steyermark, N.-Oesterreich, West-Ungarn und Deutschland, Sachsen, Baiern, Würtemberg nebst der Schweiz dazu bestimmt, den Import und Export dieser Länder zu vermitteln.

Die Eisenbahn über den Karst und Semmering genügt aber diesem Endzweck nur höchst einseitig, und die schönen Häfen von Istrien sind eben von jeder Concurrenz mit Triest ausgeschlossen, wegen dem Mangel aller und jeder Eisenbahn.

Fiume, der für den Export mittelungarischer und croatischer Roh-Producte nicht unwichtige Hafen, wartet noch immer auf die seinen Exporthandel belebenden Schienenwege.

Und für die Provinzen, welche von der unteren Donau, den Theiss-Marschen, die Bacska und das Banat bis an die Grenze Dalmatiens reichen

d. i. Bosnien, Serbien, die Herzegovina u. s. w. — ist eine Eisenbahn zur Adria ein schon längst gefühltes Bedürfniss, und um so mehr, als die zeitherige Abgeschlossenheit Oesterreichs durch die neuesten Handelsverträge glücklich gebrochen ist und diese den Umweg über's schwarze Meer scheuen, weil derselbe auch zu theuer ist. Der Handel sucht eben den kürzesten Weg.

Eine Eisenbahn von Semlin und Essegg durch Serbien, Bosnien und die Herzegovina über Serajewo nach Spalato (S. Karte) ist unzweifelhaft eine handelspolitische Linie par excellence, denn sie verbindet zwei Weltstrassen, die Donau und das adriatische Meer, auf dem kürzesten Wege und eröffnet das ganze untere Donaugebiet dem Weltverkehr.

Darum baue Oesterreich Eisenbahnen und Schiffe, Schiffe, Schiffe!

Handel und Schifffahrt sind aufs innigste verbunden und ergänzen sich in ihren Wechselwirkungen.

Die Gründung von Vereinen für die Ausrüstung und den Bau von Seeschiffen aus dem bereits europäisch berühmten österreichischen Bessemer-Metall, — (den ersten Anlass zum Bau von Bessemer-Schiffen gab der als Gründer des österreichischen Eisen-Schiffbaues ausgezeichnete und um die österreichische Volkswirthschaft hochverdiente Oberst Libert de Paradis), — die Gründung einer maritimen Bank gleich jener in Frankreich mit einem Fond von ca. 20 Mill. ÖW. und die Einführung des englischen Senhypothekarregime sind das beste und sicherste Mittel zur raschen Hebung des österreichischen Seehandels.

Die 37 Werften, Privat-Unternehmungen, darunter die grössten in Porto-Ré, Lussin piccolo, Lussin grande, Spalato, Cattaro u. s. w. genügen nicht mehr.

Was eine richtig angewandte Privatkraft vermag, zeigt der wackere Schiffsbauherr und Rheder Tonello, der mächtigste und ebenbürtigste Rivale des Lloyd.

Er allein besitzt 12—15 grössere Segelschiffe, — Kauffahrer und 5—6 grosse Dampfer, also zusammen mehr als den vierten Theil der Flotte des Lloyd.

Auf seiner Werfte S. Marco in Triest, knapp neben jener des Lloyd, können die grössten Kriegsschiffe und Kauffahrer gebaut werden, wie diess bereits auch geschehen ist.

Wenn nun ein einzelner Private schon so Grossartiges zu leisten vermag, um wie viel mehr und sicher noch leichter und besser werden dies Vereine und eine maritime Bank.

Der Schwerpunkt des österreichischen Handels liegt am Meere. Oesterreich hat die schönsten Seehäfen der Welt, dazu bestimmt, den eigenen Reichthum gegen jenen fremder Länder auszutauschen.

Oesterreich benütze sie, statt zu verkümmern und bei allem inneren Reichthum zu verhungern.

Leipzig, Druck von Giesecke & Devrient.

NORD SEE

DEUTSCHES MEER

Dublin

LONDON

AMSTERDAM

Haag

Utrecht

Rotterdam

Dover

Ostende

Calais

Boulogne

Gent

Brüssel

Mecheln

Löwen

Lüttich

Aachen

Verviers

Düsseldorf

Köln

Deutz

Coblenz

Frankfurt a/M.

Hanau

Mainz

Aschaffenburg

Darmstadt

Mannheim

Heidelberg

Karlsruhe

Speyer

Worms

Neustadt

Landau

Zweibrücken

Saarbrücken

Metz

Nancy

Chalons

Strassburg

Kehl

Stuttgart

Ulm

Augsburg

Ingolstadt

Regensburg

Passau

Linz

Amstetten

Melk

Krems

Wien

Brünn

Prag

Pilsen

Eger

Aussig

Teplitz

Bodenbach

Reichenberg

Zittau

Görlitz

Dresden

Chemnitz

Leipzig

Halle

Bitterfeld

Magdeburg

Wittenberge

Lehrte

HANNOVER

Bremen

Harburg

Hamburg

Altona

Bremerhafen

Lübeck

Rostok

Wismar

Schwerin

Hagenow

Stettin

Stargard

Bromberg

Berlin

Frankfurt a/O.

Posen

Lissa

Breslau

Kohlfurt

Liegnitz

Kalisch

Lodz

Petrikau

Warschau

Modlin

Lowicz

Praga

Thorn

Bromberg

Danzig

Dirschau

Marienburg

Königsberg

Eydtkuhnen

Grodno

Bialistock

Wilna

Dünaburg

Riga

PETERSBURG

Tschudowo

Nowgorod

Twer

MOSKAU

Serpuchow

Kolomna

Kursk

Orel

Kiew

Nishnij Nowgorod

Kasan

Simbirsk

Saratow

Tambow

Woronesch

Charkow

Poltawa

Kremenczug

Kursk

Kharkow

Kiew

Brody

Lemberg

Tarnopol

Radziwilow

Premysl

Stry

Stanislau

Halicz

Zaleszczyki

Tarnow

Krakau

Oswiecim

Kattowitz

Myslowitz

Lissa

Posen

Kreutz

Bromberg

Thorn

Graudenz

Marienwerder

Dirschau

Danzig

Königsberg

Eydtkuhnen

Grodno

Bialistock

Wilna

Dünaburg

Riga

Libau

Mitau

Windau

Pleskau

Narwa

Reval

Helsingfors

Abo

Stockholm

Upsala

Gefle

Falun

Carlstad

Christiania

Drontheim

Bergen

Stavanger

Christiansand

Skagen

Aalborg

Aarhus

Fredericia

Odense

Kopenhagen

Helsingör

Roskilde

Korsör

Nyborg

Gjedser

Rostock

Wismar

Lübeck

Schwerin

Hagenow

Ratzeburg

Bremerhafen

Altona

Hamburg

Harburg

Bremen

Hannover

Lehrte

Wittenberge

Magdeburg

Berlin

Frankfurt a/O.

Küstrin

Stettin

Stargard

Bromberg

Dirschau

Marienburg

We

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Die Oesterreichischen Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt mit Bezug auf den Welthandel Mit 1 Karte

Leipzig 1868

A.hydr. 517 k
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10060101-9